



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 320]

नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 10, 2016/श्रावण 19, 1938

No. 320]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 10, 2016/SRAVANA 19, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 अगस्त, 2016

सं. टीएमपी/9/2016-वीपीटी.—इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धाराओं 48, 49 तथा 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव का इस प्राधिकरण की दिनांक 21 जून 2016 को हुई बैठक में निपटान किया गया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित, दरमानों के साथ (स्पष्ट) आदेश अधिसूचित करने में लगने वाले समय पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने केवल संशोधित दरमानों को तत्काल अधिसूचित करने का निर्णय लिया है। तदनुसार, 21 जून 2016 को अनुमोदित दरमानों को दिनांक 22 जुलाई 2016 को राजपत्र सं. 305 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उक्त अधिसूचना में बताया गया था कि यह प्राधिकरण आने वाले समय में स्पष्ट आदेश अधिसूचित करेगी। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार वीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित कारणित स्पष्ट आदेश अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएमपी/9/2016-वीपीटी

विशाखापत्तनम पतन न्यास

- -

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी. एस. बालसुब्रमनियम, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जून 2016 के 21वें दिन पारित)

यह मामला विशाखापत्तनम पतन न्यास (वीपीटी) के दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 30 दिसम्बर 2015 से संबंधित है।

2.1. वीपीटी के मौजूदा दरमान पिछली बार प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपी/13/2009-वीपीटी दिनांक 18 फरवरी 2011 के अंतर्गत संशोधित किए गए थे जिन्हें भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 65 दिनांक 31 मार्च 2011 के अंतर्गत संशोधित किया गया था। वर्तमान दरमानों की वैधता 31 मार्च 2013 तक थी। वैधता अवधि समाप्त होने से पूर्व, वीपीटी द्वारा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के दिशा निर्देशों का अनुसरण करते हुए मौजूदा दरमानों में संशोधन के लिए दिनांक 22 मार्च 2013 को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया था, जिसे प्रशुल्क मामले के रूप में दर्ज कर लिया गया था और परामर्शी कार्रवाई शुरू कर दी गई थी। प्रारंभिक परामर्शी कार्रवाई पूरी करके 20 सितम्बर 2013 को संयुक्त सुनवाई बैठक का आयोजन किया गया तथा संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुरूप प्राधिकरण के दिनांक 7 अक्टूबर, 2013 के पत्र के माध्यम से वीपीटी को कुछ मुद्दों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया। पत्तन ने अपने दिनांक 19 नवम्बर, 2013 के पत्र के माध्यम से प्रत्युत्तर दिया है।

2.2. यद्यपि, इसके पश्चात वीपीटी ने अपने दिनांक 18 दिसम्बर 2013 के पत्र के अंतर्गत उल्लेख किया है कि वीओटी प्रचालक के साथ किए गए रियायत करार के परिप्रेक्ष्य में, परिवहन (आगम/निर्गम), आय और घाटा के आकलन में परिवर्तन हो सकता है। वीपीटी द्वारा उल्लेखित इस स्थिति में जिसका सामान्य संशोधन के उपर्युक्त प्रस्ताव पर प्रभाव पड़ता है, पत्तन को दिनांक 31 दिसम्बर 2013 के पत्र के माध्यम से अपना संशोधित प्रस्ताव 7 जनवरी, 2014 तक अद्यतित करने की सलाह दी गई। पत्तन के अनुरोध के आधार पर संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने की तिथि 20 फरवरी, 2014 तक बढ़ा दी गई थी। फिर भी वीपीटी द्वारा संशोधन प्रस्ताव लगभग 07 सप्ताह के विलम्ब से, अगस्त/सितम्बर 2014 में अपने दिनांक 14 अगस्त 2014, 2 सितम्बर, 2014 और 3 सितम्बर, 2014 को प्रस्तुत किया गया। वीपीटीने दिनांक 14 अगस्त, 2014 के संशोधित प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि "कैपिटल ड्रेजिंग लेवी" के लिए अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा। संबंधित उपयोक्ताओं की टिप्पणी के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव को बड़े पैमाने पर परिचालित किया गया।

2.3. इसके पश्चात वीपीटी द्वारा अपने 10 दिसम्बर, 2014 के पत्र के अंतर्गत "कैपिटल ड्रेजिंग" की लागत वसूलने हेतु लेवी लगाने के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया जिस पर इनसे संबंधित सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के रूप में कार्रवाई की गई और उसे उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणी के लिए भेजा गया।

3.1. इसी दौरान, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओए) के दिनांक 13 जनवरी, 2015 के पत्र सं. 8 (1)/2014-टीएमपी के अंतर्गत "प्रशुल्क निर्धारण हेतु महापत्तन न्यासों के लिए नीति, 2015" जारी कर दी गई है जो भारत के राजपत्र में राजपत्र नं 30 दिनांक 27 जनवरी 2015 प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की गई। "प्रशुल्क निर्धारण हेतु महापत्तन न्यासों के लिए नीति, 2015, 13 जनवरी 2015 से प्रभावी हो गई है।

3.2. 2015 की नई प्रशुल्क नीति में उल्लेखित प्रशुल्क निर्धारण नीति 2005 के दिशा निर्देशों में उल्लेखित प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया से बहुत भिन्न है।

3.3. इसी कारण प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपी/13/2013-वीपीटी दिनांक 13 फरवरी, 2015 द्वारा वीपीटी के दरमानों में सामान्य संशोधन जो कि सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के भाग के रूप में ड्रेजिंग लेवी लगाने का प्रस्ताव प्रशुल्क 2015 के अनुसार था, बंद कर दिया गया और उल्लेख किया गया था कि यथाप्राप्त प्रस्ताव पर नयी प्रशुल्क नीति के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

4.1. पूर्वोक्तानुसार, फरवरी 2011 के आदेश में वीपीटी के निर्धारित दरमान 31 तक मार्च 2013 तक वैध हैं। वीपीटी द्वारा किए गए किए गए अनुरोध के वीपीटी की दरों की वैधता दो बार बढ़ाई गई है। आदेश सं. टीएमपी/13/2013-वीपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 के द्वारा विस्तारित अवधि पिछली बार दिनांक 30 जून 2016 या संशोधित दरमानों के

कार्यान्वित होने की प्रभावी तिथि जो भी पहले हो इस शर्त पर आधारित है कि स्वीकार्य लागतया अनुज्ञेय प्रत्यागम से यदि कोई अतिरिक्त अधिक्य होगा तो इसे प्रशुल्क नीति 2015 के अनुसार व्यवस्थित (समंजित) किया जाएगा।

4.2. क्योंकि प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए विस्तार के लिए दिनांक 17 नवंबर 2015 के आदेश में 31 दिसंबर 2015 तक वीपीटी के दरमानों की वैधता विस्तारण के समय वीपीटी द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया गया था इसलिए प्राधिकरण ने कथित आदेश में वीपीटी को 31 दिसम्बर 2015 तक प्रस्ताव प्रस्तुत करने का विशेष अनुरोध किया था।

5.1. इस परिप्रेक्ष्य में, अपने पत्र सं. एफए/लागत/एसओआर/211 दिनांक 30 दिसंबर, 2015 के अंतर्गत प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसरण में दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

5.2. वीपीटी द्वारा प्रस्तुत में उल्लेखित मुख्य बातों का सारांश इस प्रकार है:

- (i) यह प्रस्ताव, कार्य-व्यापार, 2015 के दिशानिर्देशों और अन्य प्रासंगिक घटकों पर सोच-विचार तथा प्रशुल्क नीति-2015 के अंतर्गत प्रबंधकों द्वारा दी जाने वाली रियायत सहित सभी पहलुओं पर निर्णयों और मूल्यांकन करने के पश्चात प्रस्तुत किया गया है।
- (ii) वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रोफार्मा के अनुसार तैयार की गई है तथा दरमान निकालने के लिए एआरआर की सूचकांकित एआरआर पर समुचित रूप से सूचकांकन किया गया है।
- (iii) वार्षिक राजस्व मांग संपदा व्यय छोड़कर परिकलित की गई है।
- (iv) वर्तमान प्रस्ताव में वीओटी प्रचालकों की रॉयल्टी से संबंधित आय पर विचार नहीं किया गया है।
- (v) नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम (लाभ) के संबंध में 16% की अपेक्षा 8% पर विचार किया गया है।
- (vi) वीपीटी ने ईक्यू-7 गेट पर स्थापित रेडियोलॉजिकल उपकरण-सुविधा लेवी के निर्धारण के लिए पृथक् रूप से प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस प्रस्ताव के संबंध में, 16 अक्टूबर 2015 को वीपीटी परिसर में व्यापारियों के साथ एक संयुक्त बैठक की गई थी। इस बैठक में व्यापार-कारोबारियों ने रेडियोलॉजिकल उपकरण से संबंधित प्रस्तावित प्रशुल्क अन्य प्रासंगिक प्रशुल्क मद में मिलाते हुए, दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में प्रस्तुत करने का अनुरोध किया है। यह सूचना वीपीटी को भी दे दी गई है। इस अनुरोध का अनुपालन करते हुए वीपीटी ने रेडियोलॉजिकल उपकरणों के लिए प्रस्तावित दरमानों में ड्राई बल्क व ब्रेक बल्क कार्गो पर 10 साल के लिए 0.38 पैसे प्रति टन की दर से, लेवी वसूलने का प्रस्ताव किया है। यह प्रस्तावित दर प्रस्तावित दरमानों की अनुसूची 4.1 में निर्धारित घाट-भाड़ा प्रभार के अतिरिक्त है। प्रस्तावित दर के समर्थन में प्रासंगिक परिकलन-पत्र संलग्न है।
- (vii) वीपीटी ने वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) का विस्तृत विवरण फार्म-1 तथा प्रस्तावित दर पर राजस्व आकलन फार्म-3 में दिया गया है। पल्टन ने प्रस्तुत निर्धारित फार्म 1 और 3, चार्टर्ड अकाउंटेंट से प्रमाणित करवा कर प्रस्तुत किए हैं। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत वार्षिक राजस्व मांग परिकलन का सारांश नीचे तालिकाबद्ध किया जाता है।

(लाख रुपए)

क्रम सं.	विवरण	व1 (2011-12)	व2 (2012-13)	व3 (2013-14)
(1)	कुल खर्च (संपरीक्षित खातों के अनुसार)	1,27,672.31	85,248.03	91,769.41
(2) (क)	घटाएं: समायोजन			
(i)	संपदा संबंधी व्यय	6,492.36	5,781.09	6,876.47
(ii)	ऋणों पर ब्याज	44.06	44.06	44.06
(iii)	वेतन/पेंशन/उपदान/अनुग्रही अदायगी आदि जैसे एक बारगी व्यय का 4/5वां भाग प्रत्येक मद की सूचना बनाएं।			
	(क) मजदूरी का बकाया	-	-	2,819.09
(iv)	पेंशन निधि के अंशदान का 4/5वां भाग	46,231.23	14,171.20	12,000.00
(v)	व्यय प्रचालन और मुल्यह्रास के कुल प्रशुल्क के 25% से अधिक प्रासंगिक प्रबंधन और सामान्य ऊपरिव्यय,	1,358.36	2,754.45	2,580.78
(vi)	प्रशुल्क नीति, 2015 की खंड 2.10 के तहत शासित कैप्टिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्यय।	शून्य	शून्य	शून्य
	कुल	54126.01	22750.80	24320.40
(3)	कुल समायोजन के पश्चात व्यय (5 = 1-2)	73,546.30	62,497.23	67,449.01
(4)	क्रम सं. का औसत व्यय = [व1 + व2 + व3]/3	69,710.24 *		
(5)	नियोजित पूंजी			
	(i) 31.03.2014 को स्थायी परिसंपत्तियां (लेखा-परीक्षित लेखाओं के अनुसार)	90,250.51		
	(ii) जोड़ें: 31.03.2014 को प्रगतिरत्त कार्य पूंजी (लेखा-परीक्षित लेखाओं के अनुसार)।	32,440.37		
	(iii) घटाएं: संपदा संबंधी कार्यों की स्थायी परिसंपत्तियों का निवल मूल्य (लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)	17,462.13		

	(iv) घटाएं: 31 मार्च 2014 को बीओटी प्रचालकों को स्थानांतरित स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य, यदि कोई हो।	-
	(v) घटाएं: केप्टिव बर्थों के लिए प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अंतर्गत विचारणीय स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य यदि कोई हो।	-
	(vi) जोड़ें: कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानकों के अनुसार कार्यपूजी।	6,081.90
	(vii) कुल नियोजित पूंजी	1,11,301.66
(6)	क्रम सं. 5 (vii) पर नियोजित पूंजी पर 8%।	8,904.85
(7)	31 मार्च 2014 को वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) [(4) + (6)]	78,615.09
(8)	वर्ष 2014-15 के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक दर 6% (7 * 1.06) की दर से 100% एआरआर सूचकांकन।	83,332.00
(9)	वर्ष 2015-16 के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक दर 3.82 की दर से (8 * 1,0382) के 100% दर से एआरआर सूचकांकन	86515.28
(10)	वार्षिक राजस्व मांग सूचकांकित अधिकतम सीमा	86,515.28
(11)	ऊपर क्रम सं. 11 में आकलित एसओआर (अधिकतम सूचकांकन सीमा में सूचकांकित प्रस्तावित दरमान पर राजस्व आकलन)	75,591.02

* [रु. 73,546.30 लाख +रु. 62,497.23 लाख +रु. 67,499.01 लाख -रु. 2,819.09 लाख [अर्थात् बकाया मजदूरी]+ रु. 2819.09 लाख =69,710.24।

(viii) प्रचलित एसओआर में वीपीटी द्वारा उल्लेखित प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि नीचे दी गई है:

क.	पत्तन देयता	40%
ख.	पायलटेज	30%
ग.	बर्थ भाड़ा	100%
घ.	रोड स्टेड प्रभार (लंगर)	100%
ङ.	कार्गो पर घाट भाड़ा	50%

च.	जमीन का किराया में वृद्धि	300%
छ.	ड्राई डॉक प्रभार में वृद्धि	200%
ज.	क्रेन प्रभार में वृद्धि	25%
झ.	टो-वेज प्रभार में वृद्धि	30%
ञ.	विविध प्रभार में वृद्धि हुई	25%

(ix) बीपीटी द्वारा प्रस्तावित मुख्य उपांतर(मॉडिफिकेशंस), निवेशन, जुड़ाव, हटाव, (डीलीशन) इस प्रकार हैं :

(क) नए जुड़ाव/उपांतर

i खण्ड 2.1 – पत्तन देयता नोट (iv)।

कथित अनुसूची के अंतर्गत मौजूदा नोट (iv) में कथन जोड़ा गया है कि पत्तन देयता की लेवी के लिए ऑयल टैंकरों के लिए घटे हुए भार पृथक्कीकृत बलास्ट वाले ऑयल टैंकरों के लिए लागू नहीं होंगे, क्योंकि बीपीटी और एचपीसीएल के मध्य एक अलग करार किया गया है।

ii खंड 2.2.2. और नोटसंख्या 4 और खंड 2.3.3, नोट सं. 4 पायलेटज और स्थानांतरण प्रभागों में 50% रियायत पूरक भराव/उत्तरायी के लिए पोताश्रय स्थान पर खड़े हुए पोतों को भी दिए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

iii खंड 2.3.3. कम निष्पादन के लिए दंड:

क्रम सं. 4 और 5 पर नए नोट के तौर पर उल्लेखित है।

iv 2.3.5 – रोड स्टेड प्रभार:

रोड स्टेड प्रभारों की लेवी 24 घंटे से बढ़ाकर 48 घंटे कर दी गई है।

v खंड 3.1. , नोट सं. 7:

पोतारण कार्गो वाले मदर व अटर टैंकर पोतों को रोड स्टेड प्रभार से छूट देने के लिए नोट 7 शामिल दिया गया है।

vi पत्तन द्वारा स्थापित रेडियोलॉजी उपकरण के लिए ड्राइ बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो पर घाट-भाड़ा प्रभार के अतिरिक्त, 10 वर्ष तक की अवधि के लिए 0.38 पैसे प्रति टन की लेवी से संबंधित एक नोट खंड 4.1 के अंतर्गत, प्रस्तावित है।

vii खंड 4.6.1 – पोतांतरण (क्रम सं. 3 के लिए आए हुए माल के लिए निशुल्क भंडारण अवधि।

परियोजना से संबंधित कार्गो के लिए निशुल्क अवधि को 10 दिन से बढ़ाकर 20 दिन करना।(क्रम सं. 1)

viii खंड 4.6.2 (ख) पर है अर्थात् सामान्य आयात/परियोजना से संबंधित कार्गो की नई मद लाने का प्रस्ताव किया गया, जिसे निर्यात प्रभार से पृथक कर दिया गया है।

- ix खंड 4.7.4.1 – कालानुपाती-दर वेतन पर लेवी को 234% से घटाकर 150% किया गया है।

पत्तन द्वारा इस खंड के नए नोट सं. 3, 4, 5 सम्मिलित किए गए हैं।

- x एक नया खंड जिसमें एसपीएम कार्य प्रचालनों पत्तन को देय पायलेटज फीस, बर्थिंग प्रभार, मूरिंग/अनमरिंग प्रभार, टन प्रभार, लंगर प्रभार तथा वीपीटी टग के प्रयोग के लिए प्रशुल्क लगाने का उल्लेख किया गया है।

(ख) वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क मदों/मौजूदा निबंधन शर्तों का हटाया जाना। सभी प्रकार के कार्गो पर तथा उस तापीय कोयला व कार्गो पर भी अपनी कार्गो ग्रहस्तन सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए 31% की विशेष लेवी से संबंधित मौजूदा खंड 4.7.4.2 हटाने का प्रस्ताव है।

- (x) वीपीटी द्वारा प्रपत्र फॉर्म-6 में प्रस्तुत कार्य निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:

क्रम सं.	कार्य निष्पादन मानक	प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक
(1)	कार्गो संबंधित सेवाएँ	
(क)	प्रमुख कार्गो समूहों के संबंध में औसत पोत बर्थ दिवस निष्पादन(टनों में)	
	(i) कोकिंग कोल(पारंपरिक)	7,299.97
	(ii) स्टीम कोयला(पारंपरिक)	5,907.34
	(iii) तापीय कोयला	15,617.93
	(iv) उर्वरक(कच्चा माल)	
	(v) उर्वरक (मशीनी)	3,791.22
	(vi) सल्फर(मशीनी)	2,540.18
	(vii) रॉक सल्फेट(मशीनी)	5,284.83
	(viii) खाद (पारंपरिक)	4,906.07
	(ix) सल्फर (पारंपरिक)	3,547.56
	(x) रॉक फास्फेट(पारंपरिक)	4,623.82
	पीओएल	
	(i) निर्यात पीओएल आई एच	6,259.13
	(ii) छोटा सा पीओएल आई एच	4,777.17
	(iii) एलपीजी	9,190.67
	(iv) आयातित कच्चा तेल	59,348.69
	(v) पोतांतरण कूड (मदर +डॉक्टर)	26,542.73
	(vi) पोतांतरण पीओएल (मदर +डॉक्टर)	8,617.12

	(vii) आयात पीओएल	12,011.13
(ख)	कंटेनर के संबंध में औसत चाल टीईयूमें (प्रति घंटे)	-
(2)	पोत संबंधित सेवाएं	
(क)	औसत वापसी वेसल्स के समय (दिनों में)	5.97
(ख)	औसत पूर्व Berthing वेसल्स के समय (दिनों में)	2.56
(3)	किसी भी अन्य मापदंडों पोर्ट से प्रासंगिक पाया	---

5.3 प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए प्राधिकरण द्वारा दी गई तिथि 31 दिसंबर, 2015 से पूर्व प्रस्तुत करने के लिए वीपीटी का यह प्रस्ताव, विलंब से बचने के उद्देश्य से, बोर्ड के अनुमोदन के बिना ही इस आशय के साथ प्रस्तुत किया गया है कि बोर्ड का अनुमोदन बोर्ड की आगामी बैठक में प्राप्त कर लिया जाएगा और बोर्ड के अनुमोदन की प्रति, समय के साथ प्रस्तुत कर दी जाएगी। तदनुसार वीपीटी ने 25 फरवरी 2016 के अपने पत्र के माध्यम से, सामान्य संशोधन के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के साथ बोर्ड के रेज़ोल्यूशन प्रस्ताव(अनुमोदन) से संबंधित प्रति प्रस्तुत कर दी है।

6.1. प्रशुल्क दिशानिर्देश 2015 के खंड 5.2 के अनुसार महापत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानकों सहित दरमान, पत्तन एवं प्राधिकरण के निर्दिष्ट ई-मेल पते का उल्लेख करते हुए वेबसाइट पर लोड किया जाना अपेक्षित है। तदनुसार, प्राधिकरण के पत्र दिनांक 29 जनवरी 2016 के द्वारा, वीपीटी को संबंधित पणधारियों, उपयोक्ताओं की टिप्पणियां 15 दिन के अंदर आमंत्रित करने के लिए ड्राफ्ट एसओआर तथा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक, वेबसाइट पर तुरत लोड करने और प्राधिकरण व पत्तन का विशिष्ट मानक ई-मेल पता देने के लिए अनुरोध किया गया। वीपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह 04 मार्च 2016 के पत्र के साथ संलग्न सूची के अनुसार सभी संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/बीओटी प्रचालकों को भी उपर्युक्त के बारे में पत्र भेजे तथा कार्रवाई पूरी होने पर प्राधिकरण को सूचित करे।

6.2. विशाखापत्तनम सीपोर्ट प्राईवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) ने अपने दिनांक 21 जनवरी 2016 के पत्र में कहा है कि वेबसाइट पर पूरा प्रस्ताव लोड नहीं किया गया। वीपीटी को दिनांक 4 मार्च 2016 के पत्र में माध्यम से 29 जनवरी 2016 के पत्र में उल्लेखित कार्रवाई पुनः करने का अनुरोध किया गया। उन्हें यह भी अनुरोध किया गया कि वह संपूर्ण प्रस्ताव वीएसपीएल तथा अन्य उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को भी भेजे।

6.3. वीपीटी ने प्रत्युत्तर में वीएसपीएल को संबोधित तथा प्राधिकरण को पृष्ठांकित अपने पत्र सं. एफए/सीओएसटी/एसओआर/2016/14 दिनांक 06 फरवरी 2016 में लिखा है कि अनुलग्नक-I से IV सहित पूरा प्रस्ताव (दरमानों सहित) वीपीटी की वेबसाइट से डाउनलोड किया जा सकता है। वीएसपीएल ने दिनांक 13 फरवरी 2016 के अपने पत्र में वीपीटी से पूरा प्रस्ताव प्राप्त होने की पुष्टि की है तथा दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां दी हैं, जिनका उल्लेख आगामी पैराग्राफों में किया गया है।

6.4. वीपीटी ने पत्र सं एफए/सीओएसटी/एसओआर/2016/37 दिनांक 11 मार्च 2016 के द्वारा दरमानों और कार्य निष्पादन मानकों को वेबसाइट पर अपलोड करने तथा संबंधित उपयोक्ता संगठनों/संगठन निकायों/बीओटी प्रचालकों को अपनी-अपनी टिप्पणियां भेजने के लिए 15 दिन का समय देते हुए एक पत्र भेजने की पुष्टि की है।

7. इस दौरान, वीपीटी ने 07 जनवरी, 2016 तथा 25 फरवरी 2016 के पत्रों के माध्यम से पहले प्रस्ताव में कुछ संशोधनों का प्रस्ताव किया है। वीपीटी के उपर्युक्त दो पत्रों में उल्लेखित बिंदु इस प्रकार हैं:

- (i) (क) वीपीटी ने 07 जनवरी, 2016 तथा 25 फरवरी 2016 के पत्रों के माध्यम से पूर्ववर्ती प्रस्ताव के साथ संलग्न फार्म-5 में निम्न संशोधनों पर विचार करने के लिए अनुरोध किया है।

खंड	वीपीटी द्वारा प्रेषित दरमानों के मूल प्रस्ताव के साथ संलग्न प्रपत्र-5 में उल्लेखानुसार	संशोधन किया जाए और पढ़ें
4.7.4.1 कालानुपाती मजदूरी दर पर लेवी	4. यदि पारी समाप्ति से पूर्व ही पोत का कार्य पूरा हो जाता है तो कार्य पूरा होने के घंटों तक जो भी उच्च हो, सीमित लेवी लगाई जाएगी।	4. यदि, पोत पर पारी समाप्ति से पहले ही कार्य पूरा हो जाता है तो यह लेवी कार्य पूरा होने के वास्तविक घंटों तक सीमित होगी।
उपर्युक्त	6. निरर्थक समय को कम करने के लिए यदि गैंग बुकिंग आवश्यक है तो पारी का चौथा भाग या वास्तविक समय, जो भी अधिक हो अनुमत की जाएगी।	शून्य
4.7.4.2 विशेष लेवी	शामिल नहीं	शून्य

- (ख) पत्तन द्वारा उल्लेख किया गया है कि प्रस्तावित दरमानों में उपर्युक्त संशोधन सही हैं और वीपीटी की वेबसाइट में अपलोड किए गए हैं। अतः इनमें किसी प्रकार के सुधार की आवश्यकता नहीं है। केवल फार्म-5 में उपर्युक्त मदों के संबंध में सुधार किया जाना है।

- (ii) (क) पत्तन ने उल्लेख किया है कि बोर्ड द्वारा निम्न का अनुमोदन किया गया है:

दरमानों में खंड सं.	पत्र सं. एफए/लागत/एसओआर/ 211 दिनांक 30 दिसंबर, 2015	फरवरी 2016 में बोर्ड को प्रस्तुत दरमान	बोर्ड का अनुमोदन
खंड 4.7.4 सीएचडी लेवी	तापीय कोयला सहित वैगन से उत्तरायी के लिए, कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की सेवाएं लेते हुए हर प्रकार के कार्गो की सेवाओं हेतु, खंड 4.7.4.1 – 150%	4.7.4.1. कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की सेवाएं लेते हुए निर्यात स्टील, ग्रेनाइट और अनाज से भरे हुए बोरों का प्रहस्तन - शून्य 4.7.4.2. कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की सेवाएं लेते हुए अन्य सभी कार्गो के प्रहस्तन के लिए, यद्यपि यह प्रशुल्क विशिष्ट कार्गो, विशेषतया रियायत करार के अनुसार बीओटी प्रचालनों के लिए लागू नहीं है। – 150% 4.7.4.3. कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की सेवाएं लेते हुए रियायत करार,	सभी कार्गो पर एक समान सीएचडी लेवी - 150%

		यदि कोई है, के अनुसार वीपीटी बर्थों के लिए वीपीटी बर्थों में प्रहस्तन कार्य के लिए – 265%	
खंड 6	मद सं. 2. खुले स्थान के लिए लाइसेंस फीस. रु. 115.35 प्रथम सप्ताह के लिए या उसके आंशिक भाग के लिए और रु. 90.55 आगामी सप्ताह या उसके किसी भाग के लिए उससे आगे (100 वर्ग मीटर का प्रति यूनिट, दंडात्मक दर रु. 181.10)	मद सं. 2. खुले स्थान के लिए लाइसेंस फीस. रु. 6.21 प्रति सप्ताह या उसका आंशिक भाग (प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह) दंडात्मक दर – रु. शून्य	मद सं. 2. खुले स्थान के लिए लाइसेंस फीस. रु. 6.21 प्रति सप्ताह या उसका आंशिक भाग (प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह) दंडात्मक दर – रु. शून्य

(ख) वीपीटी ने उल्लेख किया है कि “कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की सेवाएं लेने के लिए, दरमान (प्रारूप) में प्रभारों की लेवी प्रभार” खंड-4.7.4. और लाइसेंस (भंडारण) फीस के लिए प्रभार – खंड-6 की, बोर्ड को प्रेषित प्रति की एक प्रति प्रस्तुत की गई है।

(ग) दिनांक 4 जनवरी 2016 को कार्य निष्पादन मानकों सहित दरमान(प्रारूप) वेबसाइट पर लोड किए गए हैं और उन पर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर कार्रवाई की जा रही है और समय रहते भेज दी गई जाएगी। पतन ने पुष्टि की है कि संशोधित भंडारण प्रभार (खंड-6) जैसा कि कॉलम-4 में दर्शाए गए हैं, वीपीटी की वेबसाइट पर लोड कर दिए जाएंगे ।

8. वाइजेग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) से प्राप्त टिप्पणियां, फीड बैक सूचना के लिए वीपीटी को प्रेषित की गई थी। वीपीटी ने अपने 19 मई 2016 के पत्र के अंतर्गत अपना उत्तर दे दिया है। वीपीटी के उत्तर में पाया गया है कि नवशिप मैरीन सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड और उडीसा स्टीवडोर्स लिमिटेड ने अपनी टिप्पणियां वीपीटी को सीधे भेजी हैं।

9. प्रस्ताव की प्रथम दृष्ट्या: जांच के आधार पर, प्राधिकरण द्वारा 16 मार्च 2016 के पत्र द्वारा वीपीटी को कुछ बिंदुओं पर सूचना स्पष्टीकरण 28 मार्च 2016 तक भेजने का अनुरोध किया गया था। इस प्रयोजन के लिए दिनांक 22 अप्रैल 2016 और 11 मई 2016 को स्मरण पत्र भी जारी किए गए थे। संयुक्त सुनवाई बैठक के पश्चात, दिनांक 19 मई 2016 को, वीपीटी ने अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण दिए हैं।

10. वीपीटी परिसर में 18 मार्च 2016 को इस मामले पर एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था। वीपीटी द्वारा प्रस्ताव की, पावर प्वाइंट प्रस्तुति की गई। संयुक्त सुनवाई के दौरान वीपीटी तथा संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने मत/विचार रखे।

11.1. संयुक्त सुनवाई बैठक में हुई सहमति के अनुसार वीपीटी को हमारे 16 मार्च 2016, के पत्र द्वारा बैठक में उठे निम्न मुद्दों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया जिसके संबंध में 31 मार्च 2016, 22 अप्रैल 2016 और 11 मई 2016 को स्मरण-पत्र जारी किए गए:

- (i) संयुक्त सुनवाई बैठक में दी गई पावर प्वाइंट प्रस्तुति की एक प्रति प्रस्तुत की जाए।
- (ii) संयुक्त सुनवाई बैठक में विशाखापत्तनम स्टीवडोर्स एसोसिएशन (वीसीए), नवशिप मैरीन सर्विसेज प्रा. लि., विशाखापत्तनम सीपोर्ट लिमिटेड, विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन तथा तमिलनाडू

इलेक्ट्रीसिटी बोर्ड ने अपने-अपने मत लिखित में प्रस्तुत किए हैं। उनकी एक प्रति वीपीटी को दी जाती है। वीपीटी तुरंत इन पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करे।

- (iii) संयुक्त सुनवाई बैठक में उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संस्थानों द्वारा की गई चर्चा पर नोट की एक प्रति वीपीटी को प्रेषित की गई। संयुक्त सुनवाई में हुई सुनवाई के अनुसार वीपीटी द्वारा उपयोक्ताओं के मतों पर विचार किया जाए तथा तदनुसार प्रस्ताव को संशोधित किया जाए। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर विचार करते हुए 15 दिन के अंदर एक संशोधित प्रस्ताव वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया जाए। तथा साथ साथ यह संशोधित प्रस्ताव 3 दिन के अंदर टिप्पणियां मंगवाने के लिए उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को भेजा जाए। उसके तीन दिन पश्चात्, वीपीटी, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दे।
- (iv) वीपीटी को हमारे दिनांक 16 मार्च, 2016 व 28 मार्च, 2016 के पत्र द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया क्योंकि वीपीटी का कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ अतः तुरंत उत्तर देने के लिए वीपीटी को पुनः कहा गया।

11.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान हुई सहमति के अनुसार उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों को हमारे दिनांक 16 मार्च 2016 के पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया कि यदि उन्हें वीपीटी द्वारा प्राधिकरण को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव पर कोई टिप्पणी देनी है तो वे संशोधित प्रस्ताव प्राप्त होने के तीन दिन के भीतर अपनी अपनी टिप्पणी भेज सकते हैं।

12.1. संयुक्त सुनवाई की कार्यवाही में वीपीटी द्वारा कार्रवाई करने के लिए उठाए गए कार्यात्मक बिंदुओं के संदर्भ में वीपीटी ने दिनांक 19 मई 2016 के पत्र में अपना उत्तर दे दिया है जो इस प्रकार है:-

12.2. वीपीटी ने संयुक्त सुनवाई के दौरान दी गई पावर प्वाइंट प्रस्तुति की एक प्रति प्रस्तुत कर दी है।

12.3. जहां तक उपर्युक्त बिंदु 11.1 और (ii) तथा (iii) पर कार्रवाई का संबंध है वीपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी है।

12.4. प्राधिकरण के 16 मार्च 2016 तथा तत्पश्चात्तक स्मरण पत्रों दिनांक 31 मार्च 2016, 22 अप्रैल 2016 और 11 मई 2016 के अंतर्गत मांगी गई सूचनाएं और स्पष्टीकरण के प्रत्युत्तर में वीपीटी ने सूचनाएं व उत्तर 19 मई 2016 को प्रस्तुत कर दिए हैं। क्योंकि वीपीटी द्वारा प्रस्तुत जानकारी/स्पष्टीकरणों में कुछ बिंदुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण नहीं दिए गए हैं, इसलिए प्राधिकरण के दिनांक 25 मई 2016 के पत्र और 01 जून 2016 तथा 04 जून 2016 के पत्र के अंतर्गत अपेक्षित जानकारी देने का पुनः अनुरोध किया गया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचनाएं/स्पष्टीकरण और उन पर वीपीटी के प्रत्युत्तर का विवरण नीचे तालिकबद्ध किया गया है:

क्रम सं.	प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	वीपीटी के प्रत्युत्तर
1.	सामान्य	
(i)	हमारे दिनांक 22 जनवरी 2016 के पत्र के अंतर्गत दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए बोर्ड द्वारा अनुमोदित संकल्प प्रस्ताव की प्रति भेजने के लिए कहा गया है। कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 3.1.2 के अनुसार पत्तन को प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ बोर्ड के अनुमोदन की एक प्रति एक माह के अंदर प्रस्तुत करनी होती है। इसलिए वीपीटी को पुनः अनुरोध किया जाता है कि वह अपेक्षित दस्तावेज जमा कराए।	वीपीटी ने अपने पत्र सं. एफ.ए/सीओएसटी/एसओआर/2016/29 दिनांक 25.2.2016 के अंतर्गत वीपीटी बोर्ड के संकल्प सं. 219/2015 (एसओआर में सामान्य संशोधन के लिए) की एक प्रति प्राधिकरण को भेज दी है।
(ii)	वीपीटी ने बाईजेग सी पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) से प्राप्त टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणी अभी प्रस्तुत नहीं की है, जिसकी एक प्रति हमारे 15 फरवरी 2016 के पत्र द्वारा वीपीटी को	वीपीटी को वीएसपीएल, नवशिप मैरीन सर्विसेज प्रा. लि. (एनएमएसपीएल) और ओडीसा स्टीवडोर्स लि. से टिप्पणियां प्राप्त हुई हैं। वीएसपीएल और एनएमएसएल द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों और उन पर

	<p>भेजी गई थी। वीपीटी से अनुरोध है कि वीएसपीपी की टिप्पणियों पर वे अपनी टिप्पणियां तुरंत प्रस्तुत करें। वीपीटी ने 25 फरवरी, 2016 के पत्र के अंतर्गत उल्लेख किया है कि उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर कार्रवाई चल रही है। वीपीटी उसकी एक प्रति हमें प्रस्तुत करें तथा उन पर वीपीटी की टिप्पणियां भी भेज दें।</p>	वीपीटी की टिप्पणियों की प्रति प्रस्तुत कर दी गई है।
2.	वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) (प्रपत्र सं. 1):	
(i)	<p>औसतन व्यय (क्रम सं. 4):</p> <p>वीपीटी द्वारा वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक का औसतन व्यय रु. 69,710.24 लाख आकलित किया गया है। देखा गया है औसत खर्च निकालते समय पीपीटी ने फार्म 1 के नोट 2(ii) का अनुसरण किया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि सीओपीटी व एनएमपीटी के सामान्य संशोधनों से संबंधित मामलों में संबंधित पत्तनों ने तीन वर्षों के साधारण औसत पर विचार किया जिसे प्राधिकरण ने स्वीकार किया है। माना जाए कि , वीपीटी के इस मामले में यह 69,710.24 लाख की अपेक्षा रु. 67,830.85 लाख (रु. 73,546.30 लाख + रु. 62,497.23 लाख + रु. 67,449.01 लाख/3) होगा। उपर्युक्त परिप्रेक्ष्य में वीपीटी द्वारा इस संबंध में एआरआर में संशोधन पर विचार किया जाए। यदि एआरआर में संशोधन किया जाता है तो इसे चार्टर्ड लेखाकार/कॉस्ट एंड मैनेजमेंट अकाउंटेंट (कार्यरत) से प्रमाणित करवाकर प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>फार्म-1 के अनुसार औसतन व्यय रु. रु. 69,710.24 लाख आकलित किया गया है जो प्राधिकरण के नोट 2(ii) फार्म 1 के अनुसार है। अतः यह सही है और एआरआर में परिवर्तन नहीं किया गया है।</p>
(ii)	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम (आरओसीई) (क्रम सं. 6)	
	<p>प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.6 के अनुसार 31 मार्च 2014 को कार्यगत पूंजी सहित आरओसीई के लिए @ 16% की दर पर विचार किया जाना चाहिए। लेकिन वीपीटी ने आर ओ सी ई के लिए 8% की दर से विचार किया है। प्रशुल्क नीति के खंड 2.4 के अनुसार एआरआर के अधिकतम सीमा स्तर हैं। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.6 के अनुसार पत्तन, एआरआर की सीमा में दरमान तय कर सकता है। अतः आरओसीई के लिए निम्न दर पर विचार करने का कारण बताएं।</p>	<p>वीपीटी के निम्न कारणों से, आरओसीई का आकलन 16% की अपेक्षा 8% की दर से किया है:</p> <p>(क) बाजार की स्थिति के आधार पर।</p> <p>(ख) उच्च दर रखने से बाजार से नकारात्मक परिणाम प्राप्त होंगे।</p>

3.	राजस्व आकलन (फार्म -3):	
(i)	<p>फार्म-3 के साथ संलग्न अनुलग्नक-क से ज्ञात हुआ है कि पतनन द्वारा पोतों संबंधी प्रभावों से प्राप्त होने वाला राजस्व वर्ष 2014-15 के लिए उल्लिखित वास्तविक पोत संबंधी राजस्व पर पतनन द्वारा प्रस्तावित 40% वृद्धि पतनन देयता में 30% पायलेटज में तथा 100% बर्थ भाड़ा में वृद्धि पर विचार करते हुए आकलित किया गया है।</p> <p>तटीय पोतों के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. 8/(15) 2015-टीएएमपी दिनांक 17 सितम्बर 2015 के द्वारा जारी विदेशों के अनुसरण में प्राधिकरण द्वारा जारी आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 5 अक्टूबर, 2015 के अनुपालन में आकलित किया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क में तटीय पोत के लिए प्रशुल्क में, पतनन देयता के लिए 104.7%, पायलेटजके लिए 89.9% तथा बर्थभाड़ा प्रभार में 192% की वृद्धि की गई है। वीपीटी द्वारा राजस्व आकलन के लिए अपनाई गई पद्धति में तटीय पोतों के लिए प्रस्तावित वृद्धि का पूर्ण प्रभाव दृष्टिगोचर नहीं होता है। इसके अतिरिक्त राजस्व आकलन में प्रचलित विनिमय दर का प्रभाव भी दिखाई नहीं देता है। अतः वीपीटी फार्म-3 में संशोधन करें तथा निम्नलिखित सूचनाएं/जानकारी प्रस्तुत करें:</p>	
(क)	विदेशगामी व तटीय पोतों के लिए अलग-अलग प्रशुल्क और वर्ष 2014-15 में प्रहस्तित पोतों की वास्तविक जीआरटी पर विचार करते हुए पोत पोत संबंधी प्रभावों/सेवाओं से संबंधित राजस्व आकलन में संशोधन किया जाए। वीपीटी, फार्म 3 में नोट 1 के अनुसार आकलन का विस्तृत विवरण दें।	विदेशगामी ओर तटीय पोतों से प्रस्तावित प्रशुल्क और वर्ष 2014-15 के दौरान आगम/प्रस्थान के दौरान वास्तविक जीआरटी पर विचार करते हुए आकलन का विस्तृत विवरण दे दिया है।
(ख)	पोत संबंधी सेवाओं से राजस्व का आकलन करते समय प्रचलित विनिमय दर, वीपीटी द्वारा 1 अमेरिकी डॉलर = रु. 65.09 की अपेक्षा 1 अमेरिकी डॉलर = रु. 67.09 रूपए पर विचार किया गया है। राजस्व आकलन के लिए विचारित दर की जानकारी दी जाए। परिणामतः तटीय पोतों के लिए दरों में भी बदलाव होगा। वीपीटी तदनु रूप राजस्व आकलन में संशोधन करें।	पोत संबंधी सेवाओं से राजस्व के लिए अब विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = 67.09 रूपए पर विचार किया गया है।

(ग)	पुष्टि करें कि राजस्व आकलन में पोतों की कुल जीआरटी वर्ष 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोतों की कुल वास्तविक जीआरटी से मेल खाती है।	हां, पुष्टि की जाती है कि राजस्व आकलन के लिए विचारित पोतों की औसत जीआरटी वर्ष 2014-15 के दौरान वीपीटी द्वारा प्रहस्तित पोतों की औसत वास्तविक जीआरटी से मेल खाती है।
(घ)	राजस्व आकलन के लिए निर्धारित प्रोफार्में के अनुसार वीपीटी द्वारा कार्गो, पोतों और विविध सेवाओं के लिए वर्ष 2014-15 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक आगमन/प्रस्थान के लिए प्रस्तावित दर पर राजस्व का आकलन मदवर किया जाना अपेक्षित है। राजस्व आकलन के समर्थन में विस्तृत विवरण दिया जाए।	वीपीटी द्वारा अब वर्ष 2014-15 के दौरान प्रहस्तित कार्गो पोतों के वास्तविक आगम/निर्गम प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दर से आकलन किया है। जहां तक विविध सेवाओं का प्रश्न है उन पर 2014-15 के दौरान वास्तविक राजस्व पर प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया गया है।
(ii)	प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.12 में उल्लेख है कि यदि एक नई स्थिति पैदा होती है अथवा प्रचालन आवश्यकता के कारण मौजूदा स्थिति में बदलाव किए जाते हैं तो उनके करण देते हुए पत्तन संशोधन कर सकता है और तदनु रूप एआरआर में वित्तीय/राजस्व संबंधी परिवर्तन कर सकता है। नई मदों के लिए अपनाए गई प्रशुल्क पद्धति तथा फार्म-3 में राजस्व आकलन पर इसके प्रभाव का विवरण दिया जाए। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमानों में निम्नलिखित नई प्रशुल्क मदों/शर्तों का प्रस्ताव किया गया है:-	
(क)	खंड 2.1. – पत्तन देयता नोट (iv) कथित अनुसूची के अंतर्गत वर्तमान नोट (iv) यह उल्लेख करने के लिए एक वाक्य जोड़ा गया है कि पत्तन देयता की लेवी के लिए पृथक किए गए बलास्ट के साथ ऑयल टैंकरों के लिए लागू घटाया हुआ कुल भार (टनेज) एसपीएम पर प्रहस्तित टैंकरों पर लागू नहीं होगा क्योंकि वीपीटी और एचपीसीएल के मध्य एक करार किया गया है। पत्तन देयता की वसूली के लिए एसपीएम पर प्रहस्तित एचपीसीएल के ऑयल टैंकर के लिए घटे हुए भार के अनावेदन का औचित्य क्या है। कृपया पुष्टि करें कि फार्म 3 में राजस्व आकलन के समय विचारित राजस्व प्रभाव पर विचार किया गया है।	क्योंकि वीपीटी व एचपीसीएल के मध्य पत्तन देयता की लेवी के लिए पृथकीकृत बलॉस्ट के साथ ऑयल टैंकरों के लिए लागू घटे हुए कुल भार के बारे में एक समझौता ज्ञापन है वह एसपीएम पर प्रहस्तन के लिए मान्य नहीं है।
(ख)	खंड 2.2.2 और नोट 4 तथा खंड 2.3.3, नोट 4: पूरक भरण और उत्तरायी कार्य पूरा हो जाने के पश्चात पोताश्रयों में स्थानांतरित पोतों को पायलेटज फीस और स्थानांतरण प्रभार में 50% रियायत	वर्ष 2014-15 के दौरान पूरक भरण और उत्तरायी कार्यों के पश्चात मार्गों पर स्थानान्तरण करने वाले पोतों को 50% की रियायत प्रथम स्थानांतरण के लिए दी गई थी और वर्ष 2015-16 में इसे शत-प्रतिशत दर से वसूल किया गया था। अब यह स्पष्ट रूप से प्रस्ताव किया गया है कि 50% की रियायत मार्गों पर प्रथम स्थानांतरण करने के दौरान दी

		<p>जाएगी। प्रथम स्थानांतरण के लिए 50% रियायत राजस्व पर प्रभाव के वर्ष 2014-15 में पहले ही ले लिया गया है। अतः इसके प्रभाव को अब नहीं लिया गया है।</p> <p>खंड 2.2.2 के नोट 4 को हटा दिया गया है क्योंकि पायलेटज में रियायत का प्रस्ताव नहीं किया गया है।</p>
(ग)	<p>खंड 2.3.3 – निम्न निष्पादन के लिए दंड :</p> <p>क्रम सं. 4 और 5 पर नए नोट शामिल किए गए हैं।</p>	<p>निष्पादन में बढ़ोतरी के लिए दंड का निर्धारण किया गया है। दंड की दर अधिकतम दो गुणा होगी।</p>
(घ)	<p>खंड 2.3.5 – रोड स्टेड प्रभार: रोड स्टेड प्रभार की लेवी संबंधी छूट को 24 घंटे से बढ़ाकर 48 घंटे कर दिया गया है।</p>	<p>रोड स्टेड प्रभार की लेवी से संबंधित छूट अवधि को 24 घंटे से बढ़ाकर 48 घंटे करने के परिणाम स्वरूप वित्तीय प्रभाव का परिकलन रु. 15,29,950/- बनता है। विस्तृत परिकलन विवरणी अनुलग्नक – 2 पर संलग्न है।</p>
(ङ)	<p>खंड 3.1, नोट- 7 :</p> <p>पोतांतरण कार्गो ले जाने वाले मदर व डॉटर टैंकरों (पोतों) को रोड स्टेड प्रभार से छूट देने संबंधी एक नए नोट को शामिल किया गया है।</p>	<p>नोट 7 में दी गई छूट, मौजूदा दरमानों के खंड 2.3.5 नोट संख्या 2 के अंतर्गत दी गई छूट का विस्तारण है। फार्म 3 के अनुलग्नक में मद संख्या 10 पर रोड स्टेड प्रभार के प्रभाव को दर्शाया गया है।</p>
(च)	<p>खंड-4.1:</p> <p>खंड-4.1 के अंतर्गत सभी ड्राई और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, पत्तन द्वारा स्थापित रेडियोलॉजी उपकरणों के लिए बार्फेज दर के अलावा 0.38 पैसे प्रति टन की लेवी का प्रभाव के रूप में 10 वर्ष के लिए प्रस्ताव किया गया है।</p>	<p>वीपीटी द्वारा स्थापित रेडियोलॉजी उपकरणों के लिए ड्राई और ब्रेक बल्क कार्गो पर 0.38 पैसे प्रति टन की लेवी का प्रस्ताव हटाया जाता है।</p>
(छ)	<p>वीपीटी ने अन्य रसायनों, विद्युतीय सामान, मशीनरी व सामुद्रिक सामान जैसी कुछ मदों व एड-वेलोरेम के आधार पर घाट-भाड़ा दर का प्रस्ताव किया है। प्रशुल्क नीति, 2015 को लागू करते हुए प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड में उल्लेख है कि दरमान तय करते समय महापत्तन न्यास दरमानों में यदि कोई एड-वेलोरेम आधारित घाट-भाड़ा दरें होंगी तो उन्हें जहां तक संभव होना नहीं रखेगा और ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए ऐसे मामलों में विशेष ध्यान देगा अथवा बाजार में निर्धारित प्रशुल्क के मद्देनजर विशिष्ट घाट-भाड़ा दर निर्धारित करेगा। लेकिन यह पाया गया है कि वीपीटी ने प्रस्तावित दरमानों में, कुछ मदों के लिए एड-वेलोरेम आधार पर दरों के लेवी की वर्तमान प्रशुल्क दर व्यवस्था को ही जारी रखा है। पोत परिवहन मंत्रालय ने</p>	<p>वीपीटी ने दिनांक 4 जून, 2016 के पत्र में कहा है कि अन्य रसायन, विद्युतीय सामान, मशीनरी और सामुद्रिक उत्पाद जैसी मदों के लिए विशिष्ट घाट-भाड़ा दर का परिकलन किया जा रहा है और इस कार्य में कुछ समय लगेगा। कथित मदों के लिए विशिष्ट घाट-भाड़ा दर लागू करने के लिए अलग प्रस्तावित एड-वेलोरेम आधार पर घाट-भाड़ा दर के लिए अनुमति दी जाए।</p>

	<p>दिनांक 15 जुलाई, 2015 के पत्र में प्राधिकरण को सुझाव दिया है कि एड-वेलोरेम दर को हटा दिया जाए। घाट भाडा दर प्रति यूनिट के आधार पर निर्धारित की जाए।</p> <p>इसलिए वीपीटी को हमारे 1 जून 2016 के पत्र के माध्यम से उपर्युक्त कार्गो मदों के लिए कार्गो के भार या आयतन के आधारपर विशिष्ट घाट भाडा दर का प्रस्ताव करने का परामर्श दिया गया है जो संबंधित कार्गो के प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा दिए गए परामर्श और प्राधिकरण द्वारा जारी अनुसरणीय कार्यात्मक निदेशों के अनुरूप हो।</p>	
(ज)	<p>खंड 4.6.1 पोतांतरण के लिए आए हुए सामान के लिए निशुल्क भंडारण अवधि (क्रम सं. 3) : परियोजना संबंधी कार्गो के लिए निशुल्क अवधि का 10 दिन से बढ़ाकर 20 दिन (क्रम सं. 1)</p>	<p>परियोजना संबंधी कार्गो के लिए निशुल्क अवधि प्राधिकरण की अधिसूचना राजपत्र सं. 183 दिनांक 17.6.2014 के अनुसार 10 दिन से बढ़ाकर 20 दिन कर दी गई है। (क्रम सं. 1) अतः कोई परिवर्तन नहीं।</p>
(i)	<p>पत्तन ने खंड 4.6.2 (ख) की मदों के लिए नए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है अर्थात् सामान्य/आयात (परियोजना संबंधी) कार्गो पर विलंब प्रभार विलग कर दिया गया है।</p>	<p>खंड 4.6.2 (ख) अर्थात् सामान्य आयात व परियोजना संबंधी कार्गो के आयात के लिए विलंब प्रभार को अलग कर दिया गया है। पत्तन द्वारा प्राधिकरण की अधिसूचना राजपत्र सं. 183 दिनांक 17.6.2014 के अनुसार खंड 4.6.2 (ख) जोड़ा गया है।</p>
(j)	<p>खंड 4.7.4.1 – समय दर वेतन पर लेवी को 234% से घटा कर 150% करना।</p> <p>पत्तन द्वारा इस खंड के अंतर्गत नए नोट सं. 3, 4, 5 का प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>वीपीटी, प्रस्तावित दरमानों में उपर्युक्त प्रत्येक नई प्रशुल्क मद/शर्त के शामिल किए जाने के आधार और कारण बताएं। वीपीटी यह भी पुष्टि करें कि क्या उपर्युक्त प्रत्येक मद/शर्त के प्रभाव को फार्म-3 में राजस्व आकलन में शामिल किया गया है अथवा नहीं।</p>	<p>यह प्रस्ताव विभिन्न मापदंडों और पत्तन के आवश्यकता के अनुरूप इसकी वित्तीय स्थिरता/सक्षमता में सुधार को ध्यान में रखते हुए तैयार की गई है। पत्तन द्वारा एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 53 का अनुसरण करते हुए स्पर्धात्मक लागत/कीमत/मूल्यों पर भी विचार किया गया है। अतः यही कारण है कि सीएचडी लेवी को 265% से घटाकर रु. 150% कर दिया गया है। पूरी पारी के लिए प्रभार लेने की अपेक्षा कार्य-घंटों का प्रभार लेने से संबंधित खंड 3 व 4 शामिल किए गए हैं। यह स्पष्ट किया जाता है कि 150% लेवी के अतिरिक्त शत-प्रतिशत प्रभार वसूल किया जाएगा। नए खंडों के पडने वाले प्रभाव को फार्म-3 में, राजस्व आकलन में शामिल कर लिया गया है।</p>
(iii)	<p>पत्तनने प्रचलित दरमानों से निम्न शर्तों को हटाने का प्रस्ताव किया है:-</p>	<p>234% + 31% लेवी को 265% से घटा कर, 150% कर दिया गया है।</p>

	<p>(क) सभी संबंधित सभी कार्गो और तापीय कोयला कार्गो जो कार्गो प्रहस्तन कामगारों की सेवाएं लेते हैं, पर 31% की विशिष्ट लेवी के वर्तमान खंड 4.7.4.2 को हटाने का प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>वीपीटी प्रचलित दरमानों में से उपर्युक्त प्रत्येक मद को हटाने के कारणों का उल्लेख करें और पुष्टि करें कि इन मदों के हटाए जाने के प्रभाव को क्या फार्म-3 में राजस्व आकलन में शामिल किया गया है या नहीं।</p>	
(iv)	<p>वीपीटी द्वारा प्रस्तुत फार्म-5 में पाया गया है कि इसमें प्रस्तावित सभी प्रशुल्क मदें/शर्तें जिनमें वीपीटी ने संशोधन का प्रस्ताव किया है, शामिल नहीं की गई है। फार्म 5 में पत्तन से अपेक्षा की जाती है कि पत्तन प्रचलित और प्रस्तावित दरमानों का तुलनात्मक विवरण दें। इसीलिए वीपीटी सभी निर्धारित किए गए सभी दरमानों के निर्धारित प्रारूप अनुसार, फार्म 5 में विवरण दें। ऐसा करते समय पत्तन, प्रत्येक मद में बदलाव के कारण बताएं।</p>	<p>अब फार्म 5 में केवल शर्तों में परिवर्तन की स्थिति दी जाती है न कि समस्त दरमानों की 1 प्रस्तावित संशोधनों के कारण फार्म 5 में दिए गए हैं।</p>
(v)	<p>खंड 8.1 – एसपीएम पर प्रशुल्क - खंड 8 के बाद लाइसेंस जारी करने के लिए प्रभार:</p>	
	<p>वीपीटी ने नए खंड 8.1 का प्रस्ताव किया है जिसमें पत्तन देयता, पायलेटज फीस, बर्थिंग प्रभार, भूरिंग/अनमूरिंग प्रभार, टग प्रभार, लंगरप्रभार तथा वीपीटी टगों के प्रयोग हेतु प्रभारों के लिए एसपीएम प्रचालन कार्य शुरू करने के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है। वीपीटी द्वारा एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रस्तावित मदों की जानकारी न देने का कोई आधार नहीं बताया है। प्रशुल्क नीति 2015 कार्यान्वित करने के लिए प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यात्मक दिशानिर्देशों की खंड सं. 5.7.1 के अनुसार जब भी किसी सेवा/कार्गो विशेष के लिए दरमानों में प्रशुल्क उपलब्ध नहीं होता है तो संबंधित महा पत्तन न्यास, किसी अन्य महापत्तन न्यास में समतुल्य कार्गो/उपकरण/सेवा के लिए निर्धारित प्रशुल्क और कार्य निष्पादन मानकों का अनुकरण करते हुए कथित नए कार्गो/उपकरण/सेवा के लिए निर्धारित प्रशुल्क हेतु प्राधिकरण से अनुरोध कर सकता है।</p> <p>यदि किसी अन्य महापत्तन न्यास में दरें उपलब्ध नहीं हैं या उपलब्ध दरें प्रस्तावित नए कार्गो/सेवा/सुविधा की दरों से मेल न खाती हो तो</p>	<p>एसपीएम कार्रवाई वीपीटी और मैसज एचपीसीएल के बीच हुए दिनांक 18.11.2010 के समझौता ज्ञापन के अनुसार सम्पन्न की जा रही है। लेकिन वर्ष 2011 में दरमानों के संशोधन में यह प्रशुल्क नहीं है। इसे नियमित किए जाने का प्रस्ताव है क्योंकि ये दरें आपसी सहमति से तय की गई हैं।</p> <p>वीपीटी ने अपने 01 जून 2016 के ईमेल में कहा है कि ऐसा एचपीसीएल व वीपीसीएल व वीपीटी के बीच हुए समझौता ज्ञापन के अनुसार है। अनुरोध है कि इसे पिछले प्रभाव से जैसा कि उस समय प्रासंगिक था, शामिल किया जाए।</p>

	<p>पतन प्रस्तावित नए कार्गो/उपकरण/सेवा के लिए, 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांत के अनुसार आकलित अभीष्टतम क्षमता के सेवा/सुविधा/उपकरणों के अनुसार आकलित अभीष्टतम क्षमता या सेवा/सुविधा/उपकरणों का तकनीकी विशिष्टता के आधार पर प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव दे सकता है। यदि उपर्युक्त विकल्प के आधार पर प्रशुल्क का निर्धारण संभव नहीं है तो महा पत्तन न्यास, लागत + 16% प्रत्यागम सूत्र के आधार पर पर्याप्त कारण बताते हुए दरों का प्रस्ताव कर सकता है। इस संदर्भ में वीपीटी उपर्युक्त खंड के संदर्भ में निम्नलिखित स्पष्टीकरण/सूचना दे :-</p>	
(क)	क्या एसपीएम प्रचालन कार्य एक नई सेवा है और पत्तन पर इसे सेवा के शुरू करने की तिथि क्या है?	
(ख)	कार्यात्मक दिशानिर्देशों में निर्धारित किस विकल्प के अन्तर्गत एसपीएम प्रचालन कार्यों के लिए दर का प्रस्ताव किया गया है?	
(ग)	प्रस्तावित दरों के लिए विस्तृत परिकलन - यदि समतुल्य मदों के लिए किसी अन्य महापत्तन पर निर्धारित दरों में से ही पत्तन द्वारा दरों को चुना गया है तो ऐसी दरें अपनाने का संदर्भ बताएं।	
(घ)	<p>पाया गया है कि फार्म 3 राजस्व आकलन में पत्तन ने एसपीएम के लिए प्रचलित प्रशुल्क दरों का उल्लेख किया है। इस संदर्भ में उल्लेख किया जाता है कि प्राधिकरण द्वारा 18 फरवरी, 2011 को जारी प्रशुल्क आदेश में अधिसूचित दरमानों में एसपीएम प्रचालकों के लिए प्रशुल्क का उल्लेख नहीं किया गया है। अतः एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रशुल्क के अनुमोदन के समर्थन में सक्षम प्राधिकरण/प्राधिकारी द्वारा पारित आदेश की प्रति प्रस्तुत की जाए।</p> <p>क्योंकि उपर्युक्त बिंदु (क) से (घ) तक के दिए गए उत्तर से उठाए गए मुद्दों का समाधान नहीं होता है, इसलिए इस पर हमारे 16 मार्च 2016 के अंतर्गत मांगी गई जानकारी 25 मई 2016 के पत्र के अंतर्गत पुनः मांगी गयी।</p>	
(ङ)	फार्म - 3 प्रस्तावित प्रशुल्क दर पर एसपीएम प्रचालकों से संबंधित प्रशुल्क शून्य दर्शाया गया है।	एसपीएम प्रचालनों के लिए पत्तन देयता और पयलटेज को पोत संबंधी प्रभावों के अंतर्गत दिखाया गया है तथा अन्य मदों के राजस्व प्रभाव के फार्म-3

	पत्तन, दरमानों में प्रस्तावित इस प्रशुल्क मद से राजस्व आकलन का उल्लेख करें।	के अनुलग्नक में क्रम सं. 54 पर दिखाया गया है।
(vi)	खंड 4.7.4.— कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से कार्गो प्रहस्तन कामगार सेवाएं लेने के लिए प्रभारों की लेवी	
	कार्गो प्रहस्तन प्रभार के दरों का अनुमोदन पिछली बार प्राधिकरण के पत्र सं. टीएएमपी/26/2010-वीपीटी दिनांक 18 जनवरी, 2011 को किया गया था। कथित आदेश से संबंधित कार्रवाई के दौरान वीपीटी ने उल्लेख किया था कि यद्यपि विशाखापत्तनम डॉक मजदूर बोर्ड और वीपीटी दोनों को एक कर दिया गया है, परंतु दोनों के लेखा अलग-अलग लिखे जाते हैं। कथित आदेश में अनुमोदित सीएचडी की दर प्राधिकरण के 18 फरवरी, 2011 के पिछले सामान्य संशोधन के आदेश में, अनुसूची 4.7.4.1 पर शामिल कर लिए गए थे। देखने में आया है कि पत्तन ने सीएचडी लेवी को मौजूदा 234% से घटा कर 150% (कम) करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा कुछ संशोधन अर्थात् इस खंड में नए नोट सं. 3, 4, 5 शामिल करने का भी प्रस्ताव किया है। इस संबंध में पत्तन निम्नलिखित बिंदुओं/मुद्दों को स्पष्ट करें:	
(क)	पुष्टि की जाए कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वीपीटी के वार्षिक लेखाओं में सीएचडी के आंकड़े शामिल हैं।	पुष्टि की जाती है कि वीपीटी के वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वार्षिक लेखाओं में सीएचडी के आंकड़े शामिल हैं।
(ख)	पुष्टि की जाए कि वीपीटी द्वारा विचारित एआरआर में सीएचडी की एआरआर भी शामिल है।	वीपीटी द्वारा अब प्रस्तुत की गई एआरआर में सीएचडी की एआरआर भी शामिल है।
(ग)	यदि सीएचडी के लेखा अलग लिखे जाते हैं और पत्तन एआरआर में सीएचडी के आंकड़े एआरआर में शामिल नहीं हैं तो पत्तन, प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत सीएचडी के संबंध में निर्धारित प्रपत्र के अनुसार अलग परिकलन प्रस्तुत करें।	वीपीटी द्वारा अब प्रस्तुत की गई एआरआर में सीएचडी की एआरआर भी शामिल है।
4.	<u>रेडियोलॉजिकल उपकरण के लिए प्रशुल्क (नई मर्दे):</u>	
	(i) वीपीटी ने ईक्यू द्वार सं. 7 से प्रति प्रवेश प्रति वाहन के लिए रु. 63/- के प्रभार की लेवी, और 04 जुलाई 2015 को मौजूदा रेडियोलॉजिकल उपकरण सुविधा जो ईक्यू-7 द्वार पर स्थापित है, के लिए	ड्राई बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो पर 0.38 पैसा प्रति टन की लेवी का प्रस्ताव, करोबारी और प्रचालन संबंधी बाधाओं और भीड़भाड़ के मद्दे नज़र वापिस लिया जाता है।

<p>एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस प्रस्ताव पर अलग कार्रवाई की गई है। इस मामले पर 16 अक्टूबर 2015 को संयुक्त सुनवाई की गई है। उपयोक्ताओं और उपयोक्ता संगठनों द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रस्ताव प्रशुल्क को दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में शामिल करने के अनुरोध के परिप्रेक्ष्य में, प्राधिकरण के 26 अक्टूबर, 2015 के पत्र के माध्यम से पत्तन से ऐसा करने का अनुरोध किया गया था क्योंकि पत्तन द्वारा सामान्य संशोधन संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाना था। अब सामान्य संशोधन संबंधी अपने प्रस्ताव में प्रस्ताव में पत्तन ने कहा है कि प्राधिकरण पत्र के अनुकरण में रेडियोलॉजिकल उपकरण हेतु 10 वर्ष के लिए, ड्राई बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो पर रु. 0.38 प्रति टन की दर से घाट-भाड़ा के अतिरिक्त, प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है। स्मरण रहे कि प्राधिकरण अपने 14 अक्टूबर, 2015 के पत्र के माध्यम से 4 जुलाई 2015 के प्रस्ताव के संदर्भ में कुछ जानकारी मांगी थी। लेकिन स्मरण पत्र भेजने के बावजूद वीपीटी की ओर से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है। अतः हमारे 14 अक्टूबर 2015 के पत्र के माध्यम से मांगी गई जानकारी कुछ संशोधित जानकारी सहित वीपीटी द्वारा उल्लेखित संशोधित दरों और आकलन के परिप्रेक्ष्य में पुनः मांगी जाती है। वीपीटी निम्न मुद्दों को स्पष्ट करें।</p> <p>(क) पत्तन पुष्टि करें कि रेडियोलॉजिकल उपकरण सेवा कब से आरंभ होगी अथवा यह सेवा शुरू कर दी गई है।</p> <p>(ख) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 1.5. के अनुकरण में प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यात्मक दिशानिर्देश के खंड 5.7.1. में किसी नई सेवा/कार्गो जिसके लिए दरमानों में प्रशुल्क नहीं दिया गया है, के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए विभिन्न पद्धतियों का उल्लेख किया गया है। कथित खंड के अनुसार निर्धारित विकल्पों के आधार पर यदि प्रशुल्क निर्धारण संभव नहीं है तो महापत्तन न्यास पर्याप्त कारण देतेहुए लागत/मूल्य + 16% प्रत्यागम की दर से प्रस्ताव कर सकता है। वीपीटी यह स्पष्ट करे कि पत्तन ने लागत मूल्य + पद्धति के आधारपर प्रस्ताव तैयार करने से पूर्व उपर्युक्त खंड का अवलोकन किया है।</p> <p>(ग) क्योंकि दरमानों की वैधता के अनुमोदन की अवधि प्रशुल्क नीति के अनुसार 3 वर्ष है अतः</p>	
---	--

<p>उपर्युक्त मदों की इन दरों के प्रस्ताव, 10 वर्ष के पश्चात प्रस्तुत करने के क्या कारण हैं।</p> <p>(घ) पूंजी लागत:</p> <p>(i) हमारे पिछले पत्र दिनांक 14 अक्टूबर, 2015, में पाया गया कि कुल पूंजी लागत में उत्पाद शुल्क के रु. 23,72,378/- और सेवाकर रु. 1,99,635/- शामिल हैं। इस संबंध में वीपीटी से अनुरोध किया गया है कि उत्पाद शुल्क और सेवा कर से संबंधित सैनवेट क्रेडिट नहीं गिना गया है। पुष्टि की जाए कि परिसंपत्तियों की पूंजी रु. 26,164,310 है। यदि सैनवेट क्रेडिट उपलब्ध है तो वीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में सैनवेट क्रेडिट के बिना अनुकूल संशोधन किया जाए। पत्तन से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है अतः कथित प्रश्न पुनः प्रस्तुत है।</p> <p>(ii) उपकरण की कुल पूंजी लागत रु. 26,164,310/- है। पत्तन द्वारा प्रचालन लागत के लिए रु. 26,16,431 के मूल्य ह्रास पर विचार किया गया है। जबकि परिसंपत्ति के लिखित मूल्य के अनुसार रु. 36,39,456 के मूल्य ह्रास पर विचार किया गया है। इस विसंगति और मूल्य ह्रास के आंकड़ों को सही किया जाए।</p> <p>(ङ) <u>प्रचालन लागत:</u></p> <p>(क) 4.05 यूनिट प्रति घंटा की विद्युत खपत का आधार बताएं। इसके साथ आकलन में रु. 9.49 प्रति यूनिट विद्युत दर पर विचार करने के लिए समर्थन में बिजली के बिल की प्रति (अद्यतन) प्रस्तुत करें। (14 अक्टूबर 2015 का प्रश्न पुनरोक्त)</p> <p>(ii) पत्तन द्वारा प्राधिकरण के दिशानिर्देश के संदर्भ में उपकरण लागत का 7% वार्षिक अनुरक्षण लागत के तौर पर आकलन किया गया है और वीपीटी द्वारा मूल लागत के तौर पर उपकरण आपूर्तिकर्ता को रु. 23,82,653/- दिए जा चुके हैं। इस संबंध में निम्न बिंदुओं पर प्रकाश डाला जाए।</p> <p>(क) वार्षिक अनुरक्षण के लिए उपकरण लागत के 7% की प्रासंगिकता क्या है क्योंकि प्रशुल्क नीति 2015 में ऐसा कोई मानदंड/मापदंड नहीं है। यदि पत्तन का उत्तर है कि पत्तन दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित मापदंडों का अनुसरण किया है तो स्पष्ट करें कि कथित दिशानिर्देश अधिकतम क्षमता के</p>	
--	--

आधार पर प्रासंगिक प्रशुल्क के लिए हैं न कि परिवहन के संदर्भ में। अतः कथित दिशानिर्देशों से केवल एक मानदंड चुनने का औचित्य बताएं।

(ख) i) लागत परिकलन में दिखाया गया है कि वार्षिक अनुरक्षण के लिए उपकरण आपूर्तिकर्ता को रु. 23,82,653/- की राशि का भुगतान किया गया है। कथित राशि के समर्थन में कार्य आदेश के रूप में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किया जाए। उपकरण की कुल लागत के 7% तथा उपकरण की कुल लागत को गणन में लेने का कारण बताया जाए। पत्तन यह भी पुष्टि करे कि इससे उसी लागत तत्व का देहराव नहीं होता है।

(ii) रु. 59,56,645 की राशि परिकलित करने का विवरण दिया जाए।

(ग) पत्तन के पिछले प्रस्ताव से यह ज्ञात हुआ है कि पत्तन द्वारा ई-क्यू-7 द्वार पर फरवरी 2015 में लगाया गया था। इसलिए पत्तन यह बताए कि इस उपकरण के वास्तविक रूप से कार्य करने की तिथि तथा सेवा आरंभ करने की तिथि क्या है तथा लागत परिकलन में रु. 59,56,645 आकलित करने का औचित्य क्या है।

(घ) शब्द एसटी (क्रम सं. II(iii)) की व्याख्या की जाए।

(ङ) कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रासंगिक पृष्ठ का उद्धरण संलग्न करते हुए कंपनी अधिनियम, 2013 से लिए गए प्रासंगिक मूल्यहास के संदर्भ में अधिनियम के अनुसार परिसंपत्ति की कार्य क्षमता 10 वर्ष मानते हुए 10% मूल्यहास दर पर विचार करने की पुष्टि की जाए।

(च) यद्यपि वीपीटी के 4 जुलाई 2015 के पत्र में उल्लेख है कि व्यापारियों के साथ परामर्श करने के पश्चात पत्तन इस निष्कर्ष पर पहुंचा है कि ई.क्यू.-7 द्वार से डेक क्षेत्र में आने जाने वाले वाहनों पर विशिष्ट प्रभार लेवी किए जाएं। वीपीटी के द्वारा 6 अप्रैल 2014 को व्यापारियों के साथ आयोजित बैठक के रिकार्ड में है कि व्यापारियों ने विचार किया है कि पत्तन यह सेवा प्रदान करने के लिए लागत वहन करे। अतः पत्तन से प्रस्ताव वापस लेने

का अनुरोध किया गया है और प्राधिकरण को भी संदर्भ भेजा है। वीपीटी कथित बैठक के कार्यवृत्त में दर्ज विषयगत प्रस्ताव पर व्यापारियों द्वारा उठाई गई आपत्ति पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करे।

(छ) इसके अतिरिक्त पिछले मामले में कार्रवाई के दौरान कुछ उपयोक्ताओं ने आपत्ति की थी कि पत्तन द्वारा केवल ईक्यू 7 द्वार पर ही इस उपकरण को लगाने का प्रस्ताव किया गया है अन्य द्वारों पर नहीं। अतः प्रयोक्ता अन्य द्वारों से प्रवेश करने की प्राथमिकता दे सकते हैं। ताकि वे उपयोक्ता प्रभार से बच सकें। पत्तन इस बिंदु पर अपनी टिप्पणी दे क्योंकि इससे पूर्व इस बिंदु पर पहले कोई टिप्पणी नहीं की गई है।

(ज) (i) वीपीटी द्वारा पहले ई-क्यू-7 द्वार से गुजरने वाले वाहनों के लिए दर का प्रस्ताव किया गया था। यह प्रस्तावित दर रु. रु. 63/- प्रति वाहन थी। अब ई-क्यू-7 द्वार से गुजरने वाले प्रति वाहन से प्रति टन की दर से लेवी लेने का आधार सभी ड्राई कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो से लेने के प्रस्ताव कारण बताएं। पत्तन यह भी उल्लेख करे कि प्रस्तावित दर का प्रति वाहन पर क्या प्रभाव पड़ेगा।

(ii) वीपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलन से पता चलता है कि प्रस्तावित लेवी ई-क्यू-7 द्वार के लिए प्रासंगिक है। यद्यपि, खंड 4.1 के नीचे दिए गए प्रस्तावित नोट से ज्ञात होता है कि यह दर सभी ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए है। कृपया स्पष्ट करें। पत्तन द्वारा प्रस्तुत वर्तमान प्रस्ताव से ज्ञात होता है कि सभी ड्राई बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो को, वे ई-क्यू-7 से आएँ-जाएँ अथवा नहीं, रु. 0.38 प्रति टन की दर से अदा करना होगा। पत्तन अनुसूची 4.1 के अंतर्गत दिए गए नोट में यह सुनिश्चित करने के लिए संशोधन करे कि यह प्रशुल्क केवल रेडियॉलोजिकल उपकरण के संदर्भ में दी जाने वाली सुविधाओं के लिए लगाया गया है।

(iii) यदि आवश्यक हो तो वीपीटी कथित

	उपकरण की सेवाएं प्रदान करने की तिथि से प्रस्तावित प्रशुल्क वीपीटी द्वारा प्रचालन और अनुरक्षण लागत पूंजी पर प्रत्यागम के प्रभार पर विचार कर सकता है ताकि पत्तन की उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों के अनुरोध पर सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में इस मद को शामिल करने का कोई नुकसान न होने पाए।	
5.	दरमान:	
(i)	वीपीटी ने पत्तन देयता 40%, पायलेटज फीस 30%, कार्गो का घाट भाड़ा 50% क्रेन प्रभार 25% बढ़ाने को प्रस्ताव रखा है जबकि बर्थ भाड़ा प्रभार 100%, भू-किराया 300%, लाइसेंस प्रभार और भंडारण फीस 300%, ड्राई डॉक प्रभार 200%, स्लिप-वे व मरम्मत भाड़ा प्रभार में 200% की वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। वीपीटी इन मदों के प्रस्तावित प्रशुल्क में एक संतुलन/संशोधन पर विचार कर सकती है जो वीपीटी द्वारा अन्य मदों में 25% से 50% प्रस्तावित सामान्य वृद्धि की तुलना में बहुत अधिक है।	वीपीटी की दरों में बढोत्तरी पडोसी पत्तन की दरों को ध्यान में रखते हुए की गई है। ये प्रस्तावित दरें अधिकतम सीमा पर निर्धारित दरें हैं तथा पत्तन को अधिकार है कि वह समय समय पर बाजार भाव के आधार पर स्थितियों के अनुसार प्रचलित दरें तय करे।
(ii)	प्राधिकरण द्वारा निम्नलिखित आदेश सभी महापत्तन न्यासों द्वारा अनुकरण करने के लिए जारी किए गए है। इसके अतिरिक्त महापत्तन न्यासों को, दरमानों में समुचित नोट शामिल करने का अनुरोध भी किया गया था जो नीचे क्रम सं. (ग) व (घ) पर हमारे पत्र संख्या द्वारा बताए गए थे:	
(क)	महापत्तन पर तटीय पोतों के बर्थिंग प्राथमिकता देने के लिए दिशानिर्देश से संबंधित आदेश सं. टीएएमपी/52/2014 दिनांक 28 नवम्बर, 2014.	पत्तन से उत्तर प्राप्त नहीं हुआ
(ख)	कार्गो तथा पोत संबंधी सेवाओं के लिए निम्न प्रभार और पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. पीडी-14033/101/2015-पीडी-V दिनांक 3 फरवरी, 2016 के परिणाम स्वरूप वीओटी प्रचालकों और महापत्तन न्यासों द्वारा नियमित घंटों की सेवाएं देने के पश्चात सेवाएं देने के लिए पत्तन के प्रभारों में विशेष छूट देने से संबंधित आदेश सं. टीएएमपी/14/2016-विविध दिनांक 9 फरवरी, 2016.	पत्तन में 24 घंटे 7 दिन कार्य होता है अतः कोई नियमित अथवा अनियमित घंटे नहीं होते हैं।
(ग)	रक्षा भंडारों के लिए घाट भाड़ा इस तरह लागू करने के लिए कि निर्धारित दरें लागू किए जाने के	यथा निदेशित रक्षा भंडारण के लिए खंड 4.1 में क्रम

	संबंध में उपयोक्ता के मस्तिष्क में किसी प्रकार का संदेह उत्पन्न न हो, इस संबंध में संबंधित दरमानों में समुचित नोट निर्धारित करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों को निदेशात्मक पत्र सं. /35/2013-विविध दिनांक 7 अगस्त, 2014.	सं. 50 पर एक नोट शामिल किया जाता है तिथि प्रशुल्क संदर्भ प्रशुल्क के तौर पर एनएमपीटी पत्तन न्यास के दरमानों लिया गया है।
(घ)	<p>पत्र सं. पीडी-25021/7/2015-पीडी.1 दिनांक 16 अप्रैल, 2015 जिसमें पोत पिरवहन मंत्रालय ने सभी महापत्तन न्यासों को प्राधिकरण के पत्र सं. टीएएमपी/53/2002-विविध दिनांक 25 मार्च, 2015 का अनुकरण करने का निदेश दिया है। यह पत्र सामान्य आयात घोषणा(आईजीएम) या सामान्य निर्यात घोषणा(ईजीएम) के अंतर्गत घोषित पोतों पर घाट भाडा किराया के बारे में है।</p> <p>लेकिन यह पाया गया है कि पत्तन ने सभी के लिए अनुकरणीय उपर्युक्त आदेश/पत्र में निर्धारित प्रावधानों को प्रस्तावित दरमानों में शामिल नहीं किया है। अनुरोध है कि पत्तन इन्हें प्रस्तावित दरमानों के प्रारूप में दिखाया जाए।</p>	वीपीटी ने सामान्य निर्यात घोषणा या सामान्य आयात घोषणा के अंतर्गत घोषित पोतों पर घाट भाडा शामिल किया है जिसे प्रस्तावित दरमानों के प्रारूप में सामान्य निबंध और शर्तों के 1.2 में क्रम सं. (ix) पर दर्शाया गया है।
(iii)	<p>अनुसूची 5.1.3.-प्राधिकरण ने निजी प्रचालकों द्वारा स्थापित एचएमसी क्रेनों के प्रयोग से संबंधित नियम व शर्तों सहित भाडा/किराया प्रभार निर्धारित करते हुए अपने आदेश सं. टीएएमपी/16/2012 – वीपीटी 28 सितम्बर 2012 को एक संशोधन आदेश में, दरों की वैधता 3 अगस्त, 2013 अनुमोदित की थी। पाया गया है कि वीपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव में एचएमसी के लिए कथित आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क को अधिकांशतः अपनाया है। पत्तन ने ईंधन की प्रस्तावित दरों में जनवरी 2014 से से बढ़ोत्तरी के बारे में एक नोट शामिल करने प्रस्ताव रखा है। वीपीटी ने कथित आदेश में अनुमोदित नोट (i) व (ii) जैसे कुछ नोट शामिल नहीं किए हैं। इसके अलावा क्रम सं. (iv) पर एक नया नोट शामिल किया है जो एचएमसी के लगातार 2 घंटे से अधिक खराब हो जाने की स्थिति में अनुपाततः बर्थ भाडा को माफ किए जाने के बारे में है। इस संबंध में निम्नलिखित बिंदुओं को स्पष्ट करें:-</p>	अनुसूची 5.1.3.- निजी प्रचालक द्वारा एचएमसी का प्रयोग करने पर प्रभार व्यापारियों को एचएमसी सेवाएं वीपीटी द्वारा अन्य एजेंसियों के साथ करार के अंतर्गत उपलब्ध करायी जाती हैं और यह करार जनवरी, 2017 में समाप्त हो जाएगा। वीपीटी इस संबंध में सिवाय ईंधन वृद्धि के किसी संशोधन का प्रस्ताव नहीं करता है क्योंकि यह करार पर आधारित है और दरें प्राधिकरण द्वारा निर्धारित हैं।
(क)	प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर में ईंधन में बढ़ोत्तरी के घटक का निर्धारण नहीं है। अतः प्रस्तावित नोट को हटाया जा सकता है।	
(ख)	यदि आवश्यक हो तो वीपीटी पिछले आदेश में	पत्तन से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

	अपनाए गए दृष्टिकोण/प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए मौजूदा दरों में संशोधन पर विचार कर सकता है।	
(ग)	नोट सं. . (i) व (ii) के हटाने और नया नोट सं. (iv) शामिल करने का कारण बताएं।	हटाए गए नोट सं. . (i) व (ii) के तौर पर पुनः शामिल किए जाते हैं।
(iv)	वीपीटी ने 31 दिसम्बर 2015 के पत्र में मूल प्रस्ताव पेश करने के पश्चात दिनांक 07 जनवरी 2016 और 25 जनवरी 2016 के पत्रों में पूर्व प्रस्तुत दरमानों के प्रस्ताव में कुछ नए संशोधनों का प्रस्ताव किया है। वीपीटी से अनुरोध है कि वीपीटी द्वारा छोटे छोटे टुकड़ों में किए संशोधनों के प्रस्तावों के समेकित करने के पश्चात दरमानों का एक समेकित अंतिम प्रस्ताव पेश करें।	वीपीटी ने 01 जून 2016 के ईमेल में उल्लेख किया है कि 31 मार्च 2013 के पश्चात की अवधि का अधिक्य/घाटा संगणित किया जा रहा है।
6.	अतिरिक्त अधिक्य का समंजन	
	<p>(i) प्रशुल्क नीति, 2015, के खंड 4.1 के अनुसार प्राधिकरण द्वारा पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेशों में आकलित, (क) अतिरिक्त अधिक्य जिसका समंजन किया जाना शेष है। महापत्तन न्यासों द्वारा पत्तन न्यास के अनुसार किसी एक निधि में स्थानांतरित किया जाता है।</p> <p>(ख) मौजूदा दरमानों और इस नीति के अंतर्गत निर्धारित नए दरमानों के कार्यान्वित होने की प्रभावी तिथि के मध्य महापत्तन न्यासों के प्रति यदि कोई अधिक्य हो तो उसका आकलन किया जाए और सामान्य आरक्षित निधि को स्थानान्तरित कर दिया जाए तथा इस निधि का प्रयोग विकास सृजन और/या पत्तन के अवसंरचनात्मक सुविधाओं के आधुनिकीकरण के लिए किया जाए।</p> <p>जहां तक उपर्युक्त (क) का संबंध है देखा गया है कि विगत में असमंजित कोई अवधि वीपीटी के मामले में नहीं है। जहां तक (ख) का संबंध है वीपीटी अतिरिक्त अधिक्य का आकलन करें जैसा कि प्रशुल्क नीति के खंड 4.1 के अंतर्गत अपेक्षित है तथा इससे संबंधित जानकारी प्रस्तुत करें।</p> <p>(ii) क्योंकि पत्तन ने इस मद पर कोई टिप्पणी/उत्तर नहीं दिया है इसलिए प्राधिकरण के पत्र दिनांक 25 मई, 2016 के माध्यम से प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 4.1 के अंतर्गत आकलन करने और जानकारी देने का अनुरोध किया गया है।</p>	वीपीटी ने दिनांक 01 जून 2014 के ईमेल में उल्लेख किया है कि 31-3-2013 के बाद की अवधि का अधिक्य/घाटा परिकलित किया जा रहा है।

7.	कार्य निष्पादन मानक:	
(i)	वीपीटी ने फार्म 6 में कार्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। वीपीटी इन प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानकों का आधार क्या है, बताएं।	कार्य निष्पादन मानक अनुलग्नक क पर संलग्न हैं।
(ii)	प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.2. में उल्लेख है कि खंड 2.8 के प्रावधानों के अनुसार दरमानों का सूचकांकन महापत्तन द्वारा प्राप्त कार्य निष्पादन मानक पूरे होने पर किया जाएगा। यदि, महापत्तन कोई विशेष कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो आगामी वर्ष में कोई सूचकांकन प्रदान नहीं किया जाएगा। अतः वीपीटी खंड 3.2. में उल्लेखित प्रावधानों के अनुरूप सूचकांकन के संबंध में दरमानों में समुचित खंड का उल्लेख करे।	वीपीटी द्वारा खंड 3.2. में उल्लेखित प्रावधानों के अनुरूप दरमानों में एक खंड का उल्लेख किया गया है।

13. हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) और विशाखापत्तनम सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) से प्राप्त टिप्पणियां समय-समय पर वीपीटी को फीडबैक सूचना के तौर पर भेजी गई थीं। वीपीटी ने 19 मई 2016 और 01 जून 2016 के पत्र माध्यम से अपना उत्तर प्रेषित किया है।

14.1. यह कहना भी प्रासंगिक है कि इंडियन प्राइवेट पोर्ट्स एंव टर्मिनल एसोसिएशन (आईपीपीटीए), जो महापत्तन न्यासों पर वीओटी प्रचालकों की संयुक्त संस्था है, ने भी 23 मार्च 2016 के पत्र अंतर्गत वीपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

14.2. आईपीपीटीए से प्राप्त टिप्पणियां वीपीटी को फीडबैक सूचना के तौर पर भेजते हुए उन्हें उन पर वीपीटी की टिप्पणियां भेजने के लिए कहा गया था। देखने पर पाया गया है कि आईपीपीटीए ने उल्लेख किया है कि जिप्सम, मैगनीज़ अयस्क आदि के लिए बाजार में निर्धारित दरों के अनुरूप वीएसपीएल की घाट भाडा दरें अपनाने की अपेक्षा वीपीटी ने प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2009 से वीएसपीएल के लिए निर्धारित दरों से भी कम दरों का प्रस्ताव किया है। इससे वीपीटी और टर्मिनल के ऑपरेटरों के मध्य में अस्वस्थ स्पर्धात्मक वातावरण बनेगा जो आईपीपीटीए के अनुसार प्रशुल्क नीति 2015 के विरुद्ध है।

वीपीटी से आईपीपीटीए की टिप्पणियों पर की टिप्पणियां आमंत्रित करते समय पत्तन से विशेष अनुरोध किया गया था कि वह आईपीपीटीए द्वारा उनके 23 मार्च 2016 के पत्र में सूचीबद्ध 8 मदों की पत्तन द्वारा प्रस्तावित घाट भाडा के समर्थन में परिकलन की विवरणी प्रस्तुत करते हुए सिद्ध करे कि पत्तन, उपर्युक्त कार्गो की सभी मदों की प्रहस्तन लागत तथा पत्तन द्वारा नियोजित पूंजी पर अन्य प्रशुल्क मदों से अलग 8% प्रत्यागम प्राप्त कर सकेगा। यदि पत्तन ऐसा नहीं करता है तो आईपीपीटीए व वीएसपीएल की संयुक्त सुनवाई के समय दी गई टिप्पणियों के परिप्रेक्ष्य में वीपीटी के संज्ञान में लाया गया था कि यह प्राधिकरण उपर्युक्त कार्गो मदों के लिए घाट भाडा तय करने के मामले में यथास्थिति कायम रखने पर बाध्य होगा। इस आदेश के पश्चवर्ती भाग में इस पर और विवेचन किया गया है।

15. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देते समय वीपीटी ने प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपीटी/4/2004-सामान्य दिनांक 5 अक्टूबर 2015 के अंतर्गत अधिसूचित तटीय रियायत नीति के संशोधन के मद्देनजर, अपने दिनांक 19 मई 2016 के पत्र के माध्यम से ड्राफ्ट दरमानों में तथा प्रस्तावित दर पर राजस्व आकलन में भी मामूली संशोधन किया है। लेकिन वीपीटी ने 30 दिसम्बर 2015 के मूल प्रस्ताव में आकलित एआरआर सूचकांकन सीमा को बरकरार रखा है। वीपीटी द्वारा संशोधित प्रस्ताव और प्रस्तावित दरमानों का प्रारूप दिनांक 19 मई 2016 में किए गए मुख्य संशोधन इस प्रकार हैं:-

- (i) पोत संबंधी सेवाओं से राजस्व का अमेरिकी \$ में मौद्रिकरण करने के लिए वीपीटी ने पहले किए गए एक अमेरिकी डॉलर, = रु. 67.09 के स्थान पर अब एक अमेरिकी डॉलर = रु. 65.09 रूपए पर विचार किया है।
- (ii) पत्तन द्वारा वर्ष 2014-15 में वास्तविक आवागमन प्रहस्तन के लिए कार्गो व पोत संबंधी प्रभारों के राजस्व आकलन का परिकलन प्रस्तुत किया गया है। विविध सेवाओं के लिए पत्तन द्वारा वर्ष प्रतिशत 2014-15 के दौरान अर्जित वार्षिक वास्तविक राजस्व पर बढ़ोत्तरी के आधार पर राजस्व का आकलन किया गया है।
- (iii) खंड 2.2.2 मद सं. 4 के अंतर्गत पूरक भरण/उत्तरायी कार्य के पश्चात पोताश्रयों पर स्थानांतरित पोतों के लिए 50% की रियायत समाप्त की जाती है।
- (iv) वीपीटी पर रेडियोलॉजिकल उपकरण के लिए ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 0.38 पैसा प्रति टन की लेवी का प्रस्ताव वापस लिया जाता है।
- (v) पत्तन ने एनएमपीटी के लिए अनुमोदित दरों का अनुकरण करते हुए रक्षा भंडार उपकरणों के लिए अलग घाट भाड़ा के प्रस्ताव किया है।
- (vi) वीपीटी ने सामान्य आयात घोषित (आईजीएम) या सामान्य निर्यात घोषित (ईजीएम) के अंतर्गत घोषित पोत पर घाट भाड़ा के संबंध में प्राधिकरण के पत्र सं. टीएएमपी/53/2002-विविध दिनांक 25 मार्च 2015 के आधार पर एक शर्त को सम्मिलित किया है।
- (vii) जहां तक तटीय पोतों का संबंध है पत्तन ने पोत परिवहन मंत्रालय के 17 सितम्बर, 2015 के पत्र सं. 8/(15)2015-टीएएमपी के अनुसरण में 5 अक्टूबर 2015 को प्राधिकरण द्वारा जारी पत्र के आधार पर एक नोट सम्मिलित किया है कि तटीय कंटेनरों के लिए दर, विनिमय दर में उतार चढ़ाव को देखते हुए उसके आस पास की दर की 60% तय की गई है।
- (viii) वीपीटी ने वर्ष दिसम्बर 2015 के प्रस्ताव के अनुसार 2015-16 के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के आधार पर राजस्व आकलन रु. 75,591.02 लाख की अपेक्षा रु. 76,806.49 लाख की है।
- (ix) कार्य निष्पादन मानक:

दिनांक 30 दिसम्बर, 2015 के पिछले संशोधित प्रस्ताव में दिए गए कार्य निष्पादन मानकों का ही प्रस्ताव किया गया है अतः उनका उल्लेख पुनः नहीं किया जाता है।

16.1. यह कहना प्रासंगिक होगा कि इसी दौरान पोत परिवहन मंत्रालय ने दिनांक 11 मई 2016 के अपने पत्र सं. 8/(15)2015-टीएएमपी द्वारा निर्णय लिया है कि उनके 17 सितम्बर, 2015 के पत्र सं. 8/(15)2015-टीएएमपी द्वारा जारी निवेश अगले आदेशों तक स्थगित किए जाएं तथा तत्कालीन एमएसआरटीएच (मंत्रालय) द्वारा पत्र सं. पीआर-14019/29/2001-पीजी दिनांक 1/3 जनवरी 2005 और 9 मार्च, 2005 के अंतर्गत जारी नीतिगत निदेशों पुनः मान्य करार दिया जाए। पोत परिवहन मंत्रालय ने इस प्राधिकरण को, सभी महापत्तन न्यासों और अधिकृत निजी प्रचालकों पर लगाए गए तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधी प्रभार, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत तुरंत समुचित रूप से निर्धारित किए जाएं।

16.2. पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी उपर्युक्त निदेशों के परिप्रेक्ष्य में, प्राधिकरण ने 19 मई 2016 को एक आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य पारित किया जिसके अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. 8(15)2015-टीएएमपी दिनांक 17 सितम्बर, 2015 के आधार पर जारी निदेश पोत परिवहन मंत्रालय से अगले आदेश जारी होने तक अस्थायी तौर वा स्थगित रखा गया जो इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 5 अक्तूबर 2015 को जारी किए गए थे। परिणामतः आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 तथा इस आदेश का संशोधन दिनांक 15 मार्च, 2005 एमएसआरटीएचकी दिनांक 1 जनवरी 2005 को जारी नीतिगत निदेशों के तत्वाधान में एमओएस के निदेशानुसार पुनः लागू किए जाते हैं।

16.3. पोत परिवहन मंत्रालय के उपर्युक्त निदेशों का वीपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत दरों और सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों पर राजस्व परिकलन पर प्रभाव पड़ेगा। इसलिए वीपीटी को हमारे दिनांक 25 मई 2016 के पत्र द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह प्रस्तावित दरमानों में, 19 मई 2016 के हालिया आदेश के अनुरूप तटीय पोतों के लिए विशिष्ट दरों का प्रस्ताव रखे और इससे राजस्व आकलन पर पड़ने वाले प्रभाव को भी दर्शाए तथा संशोधित (प्रस्तावित) दरमान और संशोधित राजस्व आकलन अधिकतम 28 मई 2016 तक हमें भेज दें। वीपीटी से यह भी अनुरोध अपेक्षित फार्म-3 को संशोधित रूप में भरकर चार्टर्ड अकाउंटेंट/कॉस्ट अकाउंटेंट से प्रमाणित करवाकर प्रस्तुत करें।

16.4. वीपीटी ने 01 जून 2016 के पत्र के अंतर्गत संशोधित ड्राफ्ट एसओआर तथा संशोधित राजस्व आकलन प्रस्तुत कर दिए हैं। दरमानों के संशोधित ड्राफ्ट के अनुसार, फार्म-3 में दिया गया राजस्व आकलन रु. 76,806.52 लाख है।

16.5. वीपीटी के पत्र दिनांक 01 जून 2016 के साथ संलग्न प्रस्तावित दरमान का अवलोकन करने पर पाया गया कि तटीय पोतों के लिए वर्तमान विनिमय दर रु. 67.09 कर दी गई है। यह 19 मई, 2016 के आदेश के अनुरूप नहीं है। हमारे 02 जून 2016 के ईमेल द्वारा अनुरोध किया गया था कि वीपीटी, तटीय पोतों के लिए 19 मई 2016 को हाल ही में जारी आदेश के अनुरूप प्रस्तावित दरों के अनुसार संशोधित दरमानों का प्रस्ताव प्रस्तुत करें और इसके प्रभाव को राजस्व आकलन में भी दर्शाएं।

16.6. वीपीटी ने 04 जून 2016 को प्रत्युत्तर में निम्न उल्लेख किया है:

- (i) पत्तन ने प्रस्तावित दरमानों का अंतिम ड्राफ्ट प्रस्तुत कर दिया है जिसमें तटीय पोत के लिए दरों का प्रस्ताव प्राधिकरण के दिनांक 19 मई 2016 के आदेश के अनुरूप है।
- (ii) पत्तन ने राजस्व आकलन में इसके प्रभाव को शामिल करते हुए फार्म 3 में संशोधित राजस्व आकलन प्रस्तुत किया है। वीपीटी द्वारा संशोधित राजस्व आकलन रु. 74,582.80 लाख बनता है।
- (iii) खंड 2.2.4 के अंतर्गत आंशिक संशोधन किया गया है। उल्लेख है कि पोताश्रय को स्थानांतरित पोतों के लिए 50% रियायत, पूरक भरण/उतरायी के पश्चात प्रथम स्थानांतरण के लिए होगी पिछले प्रस्ताव वोट में केवल स्थानांतरण शब्द का प्रयोग किया गया था। अब इससे पूर्व प्रथम और जोड़ा गया है।

17. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई का ब्यौरा प्राधिकरण कार्यालय में लिखित रूप में विद्यमान है। संबंधित पक्षों की प्राप्ति टिप्पणियों पर विवेचन और टिप्पणियों के उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग अलग भेज दिए जाएंगे। यह विवरण प्राधिकरण की वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

18. इस मामले पर की गई कार्रवाई के दौरान एकत्रित समग्र सूचना एवं जानकारी के संदर्भ में निम्न बिंदु उजागर होते हैं:

(i) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) के दरमान (एसओआर) पिछली बार, प्राधिकरण द्वारा फरवरी, 2011 में दरमान (एसओआर) पिछली बार प्राधिकरण के आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 से 31 मार्च 2013 तक है। कथित आदेश में अनुमानित/आकलित लागत स्थिति के कारण कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में कोई वृद्धि नहीं की गई थी। वीपीटी के प्रस्ताव अनुसार कूड व पीओएल उत्पाद की घाट भाड़ा दरों में कमी का अनुमोदन किया गया था। जहां तक पोत संबंधी प्रभारों का प्रश्न है पोत संबंधी प्रभारों में आनुपातिक प्रशुल्क ढांचे में वीपीटी द्वारा 5% की वृद्धि का प्रस्ताव किया गया था।

(ii) जैसा कि पूर्ववर्ती पैराग्राफों में वास्तविक स्थिति को दर्शाया गया है, वीपीटी ने मार्च 2013 के दरमानों संशोधन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। लेकिन जुलाई 2013 में संयुक्त सुनवाई के पश्चात वीपीटी ने वीओटी प्रचालकों के साथ हुए रियायत करार के चलते आकलनों में संशोधन करने के लिए समय मांगा। उन्हें 7 जनवरी 2014 तक का समय प्रदान किया गया। वीपीटीद्वारा संशोधित प्रस्ताव के लिए समय मांगा गया और उन्हें 20 फरवरी 2014 तक समय प्रदान किया गया। हमारे द्वारा नियमित रूप से अनुवर्ती कार्रवाई के परिणामतः वीपीटी ने संपूर्णतः संशोधित प्रस्ताव सितम्बर 2014 में प्रस्तुत किया। मामले पर कार्रवाई की गई और इसे पणधारियों को परामर्श हेतु प्रस्तुत किया गया।

इस दौरान पोत परिवहन मंत्रालय ने पत्र सं. 8(1)2014-टीएएमपी दिनांक 13 जनवरी, 2015 के अंतर्गत "प्रशुल्क निर्धारण हेतु महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति, 2015" नयी नीति जारी कर दी है जो 13 जनवरी, 2015 से प्रभावी है।

क्योंकि महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति 2015 में जो प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया उल्लेखित है वह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2015 में उल्लेखित निर्धारण पद्धति से भिन्न है इसलिए पत्तन को परामर्श दिया गया कि पत्तन पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी नई प्रशुल्क नीति के अनुसार संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करे। इसलिए इस प्राधिकरण को वीपीटी का पहला प्रस्ताव अपने दिनांक 13 फरवरी 2015 के अंतर्गत आदेश बंद करना पड़ा।

(iii) वीपीटी ने प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव 30 दिसंबर 2015 को प्रस्तुत किया है। इस मामले में दिनांक 18 मार्च 2016 को संयुक्त सुनवाई की गई थी। इस प्रस्ताव के संबंध में सूचना/जानकारी/स्पष्टीकरण देने के लिए 28 मार्च 2016 तक का समय देते हुए प्राधिकरण द्वारा 16 मार्च 2016 को पत्र जारी किया गया था। नियमित अनुवर्ती कार्रवाई के पश्चात पत्तन ने अपने दिनांक 19 मई 2016 के पत्र के अंतर्गत अपेक्षित सूचना/जानकारी/स्पष्टीकरण के साथ संशोधित ड्राफ्ट एसओआर और राजस्व के संशोधित आकलन प्राधिकरण को भेजे हैं।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वीपीटी द्वारा दिनांक 19 मई 2016 के द्वारा प्रस्तावित प्रस्तावित दरमानों के ड्राफ्ट में पोत परिवहन मंत्रालय के 17 सितंबर, 2015 पिछले निदेशों को भी ध्यान में रखा गया है जिसके आधार पर प्राधिकरण ने 05 अक्टूबर 2015 को आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य जारी किया था। कथित आदेश के अनुसार वीपीटी ने तटीय पोतों के लिए दरों के सामनेनाट में लिखा था कि तटीय पोतों के लिए ये दरें विदेशगामी पोतों के लिए परिकलित दरों का विनिमय दर के उतार चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए भारतीय मुद्रा में 60% (के आसपास दर) प्रभावी होगी। इसी दौरान पोत परिवहन मंत्रालय ने 11 मई 2016 को इस प्राधिकरण को निदेश दिए कि 17 सितंबर, 2015 के निदेशों को स्थगित माना जाए और पोत परिवहन मंत्रालय के 1/3 जनवरी 2005 और 9 मार्च 2005 के निदेश फिर से लागू माने जाएं। इसलिए प्राधिकरण को ठंडे 5 अक्टूबर, 2015 के आदेश को स्थगित करने के लिए 19 मई 2016 को एक आदेश जारी करना पड़ा। परिणामतः, वीपीटी

को हाल ही में 19 मई 2016 को जारी आदेश के अनुरूप प्रस्तावित दरमानों में तटीय पोतों के लिए विशिष्ट दरों के प्रस्ताव और राजस्व आकलन पर इसके प्रभाव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। वीपीटी ने तदनुसार अपने 4 जून 2016 के पत्र के माध्यम से 19 मई 2016 के आदेश के अनुरूप तटीय पोतों के लिए विशिष्ट दरों का प्रस्ताव करते हुए संशोधित दरमान प्रस्ताव पेश और उसमें राजस्व आकलनों में इसके प्रभाव को भी शामिल किया है।

वीपीटी द्वारा उनके 19 मई 2016 के पत्र के द्वारा दी गई जानकारी/स्पष्टीकरण तथा वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरमान दिनांक 4 जून 2016 तथा मामले पर कार्रवाई के दौरान वीपीटी द्वारा किए गए उल्लेख/कथनों पर मान्य विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (iv) मामले पर कार्रवाई के दौरान उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित कुल नियम एवं शर्तों तथा प्रस्तावित प्रशुल्क की जांच और संशोधन के लिए पत्तन को अनुरोध किया। सराहनीय है कि पत्तन ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों के सुझावों की जांच की और अपने 19 मई 2016 के प्रस्तावित दरमानों में प्रस्तावित कुछ नियम/शर्तों में संशोधन किया है अथवा हटा दिया है, जिन्हें पूर्ववर्ती पैराग्राफों में वास्तविक स्थिति का उल्लेख करते समय वर्णित किया गया है। उपयोक्ताओं के अनुरोध पर रेडियोलॉजीकल उपकरण के लिए लगाए गए प्रभार को पत्तन द्वारा हटा दिया गया है। मामले पर कार्रवाई के दौरान पत्तन ने कहा है कि ये दरें अधिकतम सीमा दरें हैं और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 53 के अंतर्गत पत्तन प्रचालित मूल्यों के आधार पर समय समय पर नए निर्णय ले सकता है।

- (v) (क) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.1 के अंतर्गत प्रत्येक महापत्तन न्यास से अपेक्षा की जाती है कि वह वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) का जो प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2 में निर्धारित कुछ अपवादों को छोड़ कर तथा इस प्राधिकरण द्वारा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के अनुसार पिछले तीन वर्षों 2011-12 (वर्ष 1), 2012-13 (वर्ष 2) तथा 2013-14 (वर्ष 3) के लेखा परीक्षित खातों के अनुसार वास्तविक व्यय जोड़ का औसत होता है, मूल्यांकन करे तथा कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट/कॉस्ट एंड मैनेजमेंट अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित 31 मार्च 2014, को कार्यगत पूंजी सहित नियोजित पूंजी पर 16% प्रत्यागम का भी मूल्यांकन करें।

- (ख) वीपीटी ने कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट/कॉस्ट द्वारा प्रमाणित वर्ष 2011-12 (वर्ष 1), 2012-13 (वर्ष 2) तथा 2013-14 (वर्ष 3) के लिए तीन वर्षों के लेखा परीक्षित खाते पर आधारित वार्षिक राजस्व मांग का मूल्यांकन किया है। वीपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 औसत वार्षिक व्यय निकालने के लिए एआरआर परिकलन में अन-अनुज्ञेय व्ययों को शामिल नहीं किया है। प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2 तथा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार वीपीटी द्वारा किए गए समंजन का नीचे विशेष रूप से उल्लेख किया जाता है:-

- (i) वीपीटी ने प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2. (i) व (ii) तथा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के अनुसार संपदा संबंधी गतिविधियों तथा ऋणों पर ब्याज से संबंधित व्यय को शामिल नहीं किया है।
- (ii) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2(iii) और कार्यात्मक दिशानिर्देशों के अनुसार एक बारगी व्यय जैसे पेंशन/ग्रेच्युटि, अनुग्रही अदायगी जो वेतन/मजदूरी में संशोधन के

कारण बनती है, के बकाया का 1/5वां भाग वार्षिक राजस्व मांग में जोड़ा जाना चाहिए। एआरआर परिकलन के लिए पेंशन फंड के अंशदान का 1/5वां भाग शामिल किया जाना होता है। इसका अर्थ है कि एआरआर परिकलन में उपर्युक्त व्ययों के 4/5वां भाग को नहीं जोड़ना चाहिए।

वीपीटी ने वर्ष 2013-14 में मजदूरी में संशोधन का बकाया रु. 2819.09 लाख को, (वर्ष 2013-14 में संशोधित मजदूरी के रु. 3523.87 लाख का 4/5वां भाग) नहीं जोड़ा है। समर्थन में, वीपीटी द्वारा परिकलन का ब्यौरा दिया गया है, अतः मान्य है।

वीपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 में क्रमशः रु. 46,231.23 लाख रु. 14,171.20 लाख, रु. 12,000.00 लाख को जो संबंधित वर्षों के वार्षिक लेखों के अनुसार पेंशन निधि अंशदान का 4/5वां भाग है, शामिल नहीं किया है। वीपीटी द्वारा किया गया सामंजन प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुरूप है तथा इसकी पुष्टि में विवरण प्रस्तुत किया है अतः स्वीकार्य है।

- (ग) 2.2. (iv) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2. (iv) और कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.2. के अनुसार एआरआर परिकलन में प्रबंधन और प्रशासकीय ऊपरी व्यय के लिए कुल प्रचालन व्यय और केवल मूल्य ह्रास का 25% पर विचार किया जाना चाहिए।

वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के दौरान, प्रबंधन और सामान्य प्रशासन संबंधी ऊपरी व्यय के लिए परीक्षित खातों में क्रमशः रु. 11543.25 लाख रु. 14234.70 लाख, रु. 16149.37 लाख उल्लेखित है।

तत्पश्चात, वीपीटी ने प्रचालन व्ययों के लिए (मूल्य ह्रास सहित परंतु संपदा से संबंधित प्रचालन व्यय रहित) क्रमशः रु. 10184.89 लाख रु. 11480.25 लाख और रु. 13568.59 लाख का आकलन किया है। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत फार्म-2, में दिए गए विवरण के अनुसार वीपीटी ने रु. 1358.36 लाख रु. 2754.45 लाख और प्रचालन व्यय और मूल्य ह्रास की कुल राशि का 25% अधिक्क के तौर पर रु. 2580.78 लाख प्रबंधन और सामान्य प्रशासन ऊपरिव्यय, के गणित किए हैं, अतः उसे प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार क्रमशः वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के एआरआर में शामिल नहीं किए गए हैं।

उपर्युक्त समंजन, वीपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुरूप किया है तथा पुष्टि में ब्यौरा प्रस्तुत किया है अतः स्वीकार्य है।

- (घ) प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.2(v) के अनुसार कैप्टिव बर्थों से संबंधित सभी व्यय एआरआर परिकलन में शामिल नहीं किए जाएंगे।

वीपीटी में कैप्टिव बर्थों से संबंधित कोई व्यय नहीं है। वीपीटी द्वारा एआरआर परिकलन में दी गई यह जानकारी मान्य है।

- (vi) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.1. के अनुसार, एआरआर 3 वर्षों- वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लेखा परीक्षित लेखाओं के वास्तविक व्यय के जोड़ का तथा (जमा) 31 मार्च, 2014 को कार्यगत पूंजी सहित नियोजित पूंजी पर 16% प्रत्यागम का औसत होगा।

वीपीटी द्वारा औसत व्यय रु. रु. 67,830.85 लाख (रु. 73,546.30 लाख + रु. 62,497.23 लाख + रु. 67,449.01 लाख/3) परिकलन किया गया है जबकि वीपीटी ने एआरआर रु. 69,710.24 लाख परिकलन किया है। ऐसा करते समय वीपीटी ने 3 वर्षों का औसत निकालते समय मजदूरी में संशोधन के एक बारगी व्यय को शामिल नहीं किया है और उसे पृथक् रूप से जोड़ा है अर्थात् (रु. 73,546.30 लाख + रु. 62,497.23 लाख + रु. 67,449.01 लाख - रु. 2819.09 लाख/3) + रु. 2819.09 लाख जो साधारण औसत रु. 67,830.85 लाख की अपेक्षा रु. 69,710.24 लाख परिकलित होता है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि उसके द्वारा किया गया समंजन प्राधिकरण द्वारा निर्धारित फार्म 1 के नोट (ii) के अनुसार है। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नोट 2(ii) में उल्लेख किया गया है कि यदि एक बारगी व्यय का 4/5वां भाग तीन वर्षों में से किसी एक वर्ष के लिए हो तो है तो इसे औसत न निकालते हुए इसे यथावत औसत रूप में माना जाए क्योंकि यह औसत निकालने के जैसा है। वीपीटी द्वारा फार्म 1 में निर्धारित नोट के अनुरूप ही दृष्टिकोण अपनाया गया है अतः स्वीकार्य है।

- (vii) (क) वीपीटी कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.4. में निर्धारित प्रावधानों के अनुरूप नियोजित पूंजी का गणन किया है। वीपीटी द्वारा वार्षिक लेखा परीक्षित खातों में 31 मार्च 2014 तक का कार्यगत पूंजी व स्थायी परिसंपत्तियों की निबल पूंजी पर विचार किया है। वीपीटी द्वारा कैपिटल या बीओटी बर्थों से संबंधित पूंजीगत व्यय को नियोजित पूंजी से बाहर रखने पर वीपीटी ने विचार नहीं किया है।
- (ख) इनवेंट्री और संड्री डैटर्स का परिकलन कार्यात्मक निशानिर्देशों के खंड 2.5. में निर्धारित मानदंडों के अनुसार किया गया है। कथित खंड के अनुसार नियोजित पूंजी में नकद शेष के आकलन के लिए एक माह के नकद व्यय का प्रावधान है। वीपीटी द्वारा विचारित वर्ष 2013-14 के लिए नकद रोकड़, वार्षिक लेखापरीक्षित खाताओं के अनुसार, प्रचालन संबंधी नकद रोकड़ से मेल नहीं खाता है। नकद रोकड़ को वर्ष 2013-14 के लेखा परीक्षित खातों में दर्शाए गए व्यय से संपदा संबंधी कार्यों से संबंधित व्यय को घटा कर एक माह के लिए नकद व्यय को पुनः आकलित किया जाता है। इस आशोधन पर आधारित कार्य पूंजी में नकद शेष रु. 3,807.97 लाख की अपेक्षा रु. 4,216.20 लाख निकलता है।
- (ग) संशोधित कार्य पूंजी सहित कुल पूंजी लागत वीपीटी द्वारा आकलित रु. 1,11,310.66 लाख की अपेक्षा रु. 1,11,718.89 लाख निकलती है।
- (viii) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.6 के अनुसार 31 मार्च, 2014 को कार्यगत पूंजी सहित आरओसीई के लिए @ 16% की दर पर विचार किया जाना अपेक्षित है प्रशुल्क नीति 2015, के खंड 2.8 के साथ पठित खंड 2.4 के अनुसार एआरआर में अधिकतम सीमा स्तर होता है। पतन, एआरआर के अधिकतम सीमा स्तर के भीतर ही दरमानों का परिकलन/आकलन कर सकता है। आरओसीई के लिए 16 प्रतिशत से कम दर अपनाने का कारण पृष्ठने पर वीपीटी ने प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में पतनों के लिए तय की गई आरओसीई दर 16%, की बजाए @ 8% की दर से कलित करने के निम्न कारण बताए हैं:-

(क) यह बाजार भाव या स्थिति पर आधारित है।

(ख) उच्च दरों के निर्धारण से बाजार का, नकारात्मक प्रभाव पड़ेगा।

- (ग) वीपीटी में कार्गो-स्पर्धी कम हो रहे हैं। कम आरओसीई पर इसलिए विचार किया गया है ताकि प्रशुल्क दर में अधिक वृद्धि न हो।

इस प्रकार संक्षेप में पत्तन द्वारा आरओसीई की दर इसे अधिकृत दर 16% से कम रखी गई है ताकि प्रशुल्क में अधिक बढ़ोत्तरी न हो। उपर्युक्त कारणों से और वीपीटी के बोर्ड द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव को जिसमें आरओसीई 8% दर से आकलित की गई है पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार मान्य है। किसी भी अवस्था में, वीपीटी के प्रस्ताव पर कोई बुरा प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि प्रस्तावित दरमानों में, वीपीटी द्वारा आकलित राजस्व आकलन आकलित एआरआर से कम है। अतः आरओसीई 16% हो या 8% इसका कोई महत्व नहीं है।

- (घ) नियोजित पूंजी पर 8% की दर से गणित प्रत्यागम रु. रु. 8937.51 लाख (वीपीटी द्वारा आकलित रूपए रु. 8,904.85 लाख की अपेक्षा) बनता है और एआरआर परिकलन में इस राशि पर ही विचार किया गया है।

- (ix) एआरआर, वीपीटी द्वारा 31 मार्च 2014 को, तीन वर्ष 2011-12 से 2013-14 के औसत व्यय रु. 69710.24 लाख तथा 8% की दर से आरओसीई के रु. 8937.51 लाख का कुल जोड़ रु. 78647.75 लाख कलित किया गया है। इसके अलावा वीपीटी ने प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.7 के अनुसार कथित एआरआर पर थोक मूल्य सूचकांक का @ 100% सूचकांकन (वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए लागू) क्रमशः 6% और 3.82% की दर से किया और एआरआर की सूचकांकित अधिकतम सीमा स्तर के दरमान रु. 86515.28 लाख वर्ष 2015-16 के परिकलित किया है। वर्ष 2015-16, के लिए अधिकतम सीमा स्तरीय एआरआर वीपीटी द्वारा परिकलित रु. 86551.22 लाख की अपेक्षा रु. 86515.28 लाख गणित होता है। पत्तन ने पुष्टि की है कि वीपीटी के वार्षिक लेखाओं में उल्लेखित वर्ष 2011-12 से 2013-14 के अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित आंकड़े सीएचडी सहित है और विचाराधीन एआरआर में सीएचडी शामिल है। वीपीटी द्वारा दी गई जानकारी को स्वीकार किया जाता है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि प्रशुल्क नीति के खंड 2.1 में प्रत्येक महापत्तन न्यास से यह अपेक्षा की गई है कि वह वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर), जो 3 वर्ष 2011-12(व1), 2012-13(व2) और 2013-14(व3) के व्यय (वास्तविक) के जोड़ का औसत होता है तथा नियोजित पूंजी पर 16% प्रत्यागम का कुल योग होता है, का मूल्यांकन करें। इस संबंध में हमने पोत परिवहन मंत्रालय को, नीति के कथित खंड में विशेष रूप से वर्ष 2011-12(व1), 2012-13(व2) और 2013-14(व3) के स्थान पर (व1), (व2) और (व3) के तौर पर लिखने के लिए अनुरोध किया है ताकि एआरआर में औसत वास्तविक व्यय के लिए ठीक पिछले तीन वर्ष के वास्तविक व्यय को लिया जा सके। इसके साथ ही क्योंकि वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए 100% थोक मूल्य सूचकांक लागू करते हुए क्रमशः 6% और 3.82% की दर से अधिकतम सीमा स्तर पर सूचकांकित एआरआर मान्य है, ताकि पत्तन को अगले प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए एआरआर में हानि न होने पाए।

वीपीटी द्वारा 30 दिसम्बर, 2015 के पत्र के माध्यम से प्रस्तुत एआरआर परिकलन जो चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित है, प्राधिकरण द्वारा विश्वस्नीय माना जाता है। वीपीटी ने इसके पश्चात किए गए

पत्राचार द्वारा एआरआर में कोई संशोधन नहीं किया है। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित एआरआर जो चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणीकृत है, का सारांश इस प्रकार है:-

क्रम सं.	विवरण	राशि लाख रु.
1	वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 का औसत व्यय	69,710.24
2	31-03-2014 को कार्यरत पूंजी सहित नियोजित पूंजी तथा तथा मानदंडों के अनुसार कार्यपूंजी	1,11,718.89
3	8% की दर से नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम	8,937.51
4	31 मार्च, 2014 को एआरआर (4=1+3)	78647.75
5	थोक मूल्य सूचकांक का 100 प्रतिशत दर से एआरआर में 2014-15 के लिए लागू सूचकांकन (6%)	83366.62
6	थोक मूल्य सूचकांक का 100 प्रतिशत दर से एआरआर में 2015-16 के लिए लागू सूचकांकन (3.82%)	86551.22
7	सूचकांकित सीमा स्तरीय वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)	86551.22

(x) प्रशुल्क नीति के खंड 2.6. के अनुसार महापत्तनों को बाजार-प्रभाव का वाणिज्यिक आधार पर सामना करने के लिए अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित एआरआर के अंतर्गत दरमान निर्धारित करने की छूट दी गई है जो कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट के द्वारा प्रमाणित किए गए हों। पत्तन ने कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार अपेक्षित प्रस्तावित दरमानों में उल्लेखित प्रत्येक मद के लिए वर्ष 2014-15 में प्रहस्तित कार्गो आवागमन के राजस्व आकलन का विस्तृत ब्यौरा दिया है। दरमान तय करने के लिए प्रशुल्क नीति, 2015, के खंड 2.5 के अनुसार वीपीटी ने, सूचकांकित एआरआर की अधिक सीमा में रहते हुए प्रस्तावित दरमान तय करने के लिए केवल वीपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कार्गो-आगम/निर्गम (टनों में) तथा वर्ष 2014-15, के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोतों की जीआरटी पर विचार किया है। राजस्व आकलन में उल्लेखित कार्गो के आवागमन और वीपीटी द्वारा विचारित पोतों की जीआरटी, कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित हैं तथा इनसे संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव में मान्य है।

(xi) पोत परिवहन मंत्रालय ने दिनांक 17 सितंबर, 2015 के पत्र सं. 8/(15)2015 में तत्कालीन पोत परिवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जनवरी 2005 में तटीय रियायत नीति में आंशिक संशोधन करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा निदेश जारी किए गए थे। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार, तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों में भारतीय रुपया बनाम अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर में उतार चढ़ाव को गिना जाना चाहिए ताकि पोत संबंधी सभी प्रभारों में उनके सामयिक अन्य पोत संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक वृद्धि न हो और ये प्रभार लागू दर से

भारतीय मुद्रा में वसूल किए जाएंगे। जहां तक विदेशी कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधी प्रभारों का संबंध है, अमेरिकी डॉलर में दिए गए हैं, तटीय कंटेनरों के लिए प्रभार अन्य विदेशी कंटेनरों के लिए लागू प्रभार का 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा और यह प्रभार लागू विनिमय दर से भारतीय रुपये में वसूल किया जाएगा। तटीय पोतों और तटीय कंटेनरों हेतु दरें निर्धारण करने के लिए प्राधिकरण द्वारा 05 अक्टूबर 2015 को एक आदेश पारित किया गया जिसमें महापत्तनों तथा उनमें प्रचालित निजी टर्मिनलों के लिए दरमानों में समुचित नोट शामिल किया गया तथा यह आदेश लागू करने के लिए सीओपी व संबंधित बीओटी प्रचालकों सहित सभी महापत्तनों को भेजा गया। तदनुसार, वीपीटी द्वारा सरकार की उपर्युक्त नीति के अनुरूप, उच्चतर (अधिक) राजस्व का आकलन किया गया था। परंतु पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 11 मई 2016 के पत्र द्वारा, 17 सितंबर 2015 के पत्रके अंतर्गत जारी किए गए निदेश स्थगित करने को कहा है। इसलिए प्राधिकरण ने भी अपने 05 अक्टूबर, 2015 के पत्र को स्थगित करने के लिए 19 मई 2016 को एक पत्र जारी किया है। ऐसी स्थिति में वीपीटी ने पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र दिनांक 11 मई, 2016 तथा प्राधिकरण के आदेश दिनांक 19 मई 2016 के संदर्भ में इसे कम करते हुए फार्म-3 में राजस्व आकलन में इसके प्रभाव को दर्शाया है।

- (xii) (क) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.6 के अनुसार महापत्तन न्यासों को वाणिज्यिक और बाजार की स्थिति के अनुसार दरें तय करने और दरमान एआरआर की कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित एवं सूचकांकित अधिकतम सीमा स्तर के भीतर दरमान तय करने के लिए छूट दी गई है। पत्तन द्वारा कार्गो संबंधी प्रभार में 50 प्रतिशत, पत्तन देयता में 40 प्रतिशत, तथा बर्थ किराया प्रभार में 100 प्रतिशत, पायलटेज तथा पोत संबंधी अन्य प्रभारों में 30 प्रतिशत, ड्राई डॉकिंग प्रभार में तथा स्लिप-वे-प्रभार में 200, प्रतिशत भंडारण के लिए 300 प्रतिशत, लाइसेंस शुल्क और विविध प्रभारों में 25 प्रतिशत की बढ़ोतरी का प्रस्ताव किया है।

कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने प्रस्तावित दरों में कमी के लिए अनुरोध किया है। वीपीटी को इन प्रशुल्क पदों में जिनमें वीपीटी द्वारा 25 प्रतिशत से 50 प्रतिशत तक की सीमा से अधिक की वृद्धि की गई है, उपयुक्त संशोधन करने के लिए अनुरोध किया गया है।

वीपीटी ने उल्लेख किया है कि पत्तन देयता, पायलटेज और बर्थ भाड़ा में क्रमशः 40, 30, और 100 प्रतिशत तक की गई वृद्धि का प्रस्ताव वीपीटी के पड़ोसी पत्तनों में प्रचलित दरों पर विचार करने के पश्चात ही किया गया है। यह उल्लेख किया गया है कि वीपीटी में पोत संबंधी प्रभार स्पर्धी पत्तनों की तुलना में पहले से ही कम है। प्रस्तावित दरें पहले से ही अधिकतम सीमा स्तरीय हैं और वीपीटी इन दरों को बाजार की स्थितियों अनुसार समय समय पर प्रतिशील बनाए रखना चाहता है। अतः वीपीटी ने कहा है कि इन दरों को कम करने के अनुरोध पर विचार करना संभव नहीं है।

- (ख) इस स्थिति पर विचार करते हुए कि कार्गो संबंधी प्रभारों, पोत संबंधी प्रभारों और विविध प्रभारों में वीपीटी द्वारा की गई अधिकतम सीमा-स्तरीय वृद्धि, सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग के अनुसार तथा पत्तन के निर्णय पर आधारित है, यह प्राधिकरण वीपीटी के प्रस्ताव अनुसार कार्गो संबंधी प्रभारों में 50 प्रतिशत, पत्तन देयता में 40 प्रतिशत, बर्थ भाड़ा प्रभार में 100 प्रतिशत, पायलटेज प्रशुल्क व पोत संबंधी अन्य प्रभारों में 30 प्रतिशत, ड्राई डॉकिंग व स्लिप वे मरम्मत प्रभारों में 200 प्रतिशत तथा विविध प्रभारों में 25 प्रतिशत वृद्धि करने का इच्छुक है।

- (ग) जहां तक लाइसेंस फीस का संबंध है, पत्तन ने ट्रांजिट शेडों, भंडारण शेडों, भंडारागारों और जीसीवी के पीछे भंडारागार सहित ढके हुए स्थानों, टी-2 शेड के प्रथम तल के लिए लाइसेंस प्रशुल्क में 300 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। जहां तक, खुले स्थानों के लिए प्रशुल्क का संबंध है पत्तन ने रु. 6.21 प्रति वर्गमीटर प्रति सप्ताह की दर का प्रस्ताव किया है और उल्लेख किया है कि यह दर प्राधिकरण के पृथक रूप से प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुसार है।

खुले स्थान के लिए रु. 6.21 प्रति वर्गमीटर प्रति सप्ताह की दर से लाइसेंस फीस के लिए यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि भू-नीति दिशानिर्देश-2014 के अनुसरण में प्राधिकरण ने, वीपीटी द्वारा प्रस्तुत पृथक प्रस्ताव के आधार पर खुले कार्गो की स्टेकिंग के मुख्य प्रचालन क्षेत्रों के लिए 12 क्षेत्रों में रु. 6.21 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह की दर, वीपीटी के प्रस्ताव अनुसार, 15 जनवरी, 2016 के आदेश में अनुमोदित कर दी है। यह दर इस शर्त पर अनुमोदित है कि भू-नीति दिशानिर्देश 2014 के अनुसार इसमें 2 प्रतिशत की वृद्धि की जाएगी क्योंकि वीपीटी ने सामान्य दरमानों से खुले कार्गो की स्टेकिंग के लिए लाइसेंस फीस (प्रचलित) को अलग करने तथा किराया अनुसूची में शामिल करने का प्रस्ताव किया था तो इस प्राधिकरण ने आदेश सं टीएएमपी/48/2014-वीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 में दरमानों में खंड 6 पर क्रम सं(2) पर इस आशय का एक नोट शामिल किया है कि यह मद प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किराया अनुसूची के अनुसार अलग से प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/48/2014-वीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 से प्रभावी होगी।

कथित आदेश में उल्लेख है कि खुले स्थान के लिए लाइसेंस फीस से संबंधित क्रम सं. 2, 15 जनवरी 2016 के आदेश में अनुमोदित लाइसेंस(भंडारण)फीस लागू होने के साथ स्वतः ही समाप्त मानी जाएगी। इस स्थिति का उल्लेख वीपीटी के वर्तमान दरमानों के विस्तारण के दौरान दिनांक 30 मार्च के 2016 के आदेश में भी किया गया है।

अब यह पाया गया है कि वीपीटी ने खुले स्थानों के लिए लाइसेंस फीस हेतु दरमानों में रु. 6.21 प्रति वर्गमीटर प्रति सप्ताह की दर निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव किया है। अब जबकि वीपीटी ने दरों का प्रस्ताव किया है, पाया गया है कि वीपीटी ने 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि और अनुमोदित लाइसेंस फीस, आदेश के प्रभावी होने से 5 वर्ष तक वैध रहने से संबंधित शर्त को शामिल नहीं किया है। खुले स्थान के लिए लाइसेंस फीस, भू- नीति दिशानिर्देशों का अनुकरण करने हुए प्राधिकरण द्वारा उनके दिनांक 15 जनवरी 2016 के आदेश पहले से ही अनुमोदित है।

क्रम संख्या 2 पर यह नोट कि खुले स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/48/2014-वीपीटी में अनुमोदित किराया अनुसूची के अनुसार होगा जैसा कि 15 जनवरी 2016 के आदेश में पहले ही आदेशित है, पुनः लागू किया जाता है। इस विषय में विशेष सावधानी के लिए यह प्राधिकरण उल्लेख करता है कि इस नोट टाक शामिल करने का अभिप्राय यह न लिया जाए कि यह किसी निजी लीज़ करार से संबंधित किसी मामले का अनुमोदन है क्योंकि किसी पत्तन द्वारा किसी एक लीज़-धारक के साथ हुए लीज़ करारों में यह प्राधिकरण कोई दखल नहीं देता है। अब जबकि वीपीटी ने भू-नीति दिशानिर्देश 2014 के अनुसरण में कार्गो स्टेकिंग के लिए क्रम सं. 2 पर लाइसेंस फीस के लिए अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया था और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था, तो क्रम सं (1) व (2) पर वीपीटी ने भू-नीति दिशानिर्देश के अनुसरण की अपेक्षा सामान्य संशोधन के नये प्रस्ताव में एआरआर में 300 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है भारत सरकार पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्तनों के लिए जो भू-नीति दिशानिर्देश, 2014 घोषित किए हैं वे 02 जनवरी, 2014 से प्रभावी हैं। तत्पश्चात् जुलाई 2015 में संशोधित भू-नीति दिशानिर्देश जारी किए हैं। परिणामतः लाइसेंस (भंडारण) शुल्क तथा भंडारागार प्रभार जिनके लिए दरें क्षेत्रीय कब्जा या भार पर आधारित है को संशोधित भू-

नीति दिशानिर्देश 2014 द्वारा अधिशासित किया जाता है, पत्तन की भूमि के बाजार भाव के निर्धारण के लिए संशोधित भू-नीति दिशानिर्देश, 2014 के अंतर्गत 5 घटक बताए गए हैं। 2014 के दिशानिर्देशों में साफ तौर पर सिफारिश की गई है कि अद्यतन बाजार-भाव मूल्यांकन के निर्धारण के लिए सामान्य स्थितियों में पांच घटकों पर विचार किया जाए। कथित दिशानिर्देशों के खंड 13 ख में यह उल्लेख भी है कि लीज़ किराया पैरा 13(क) के अनुरूप पांच घटकों पर आधारित भूमि के अद्यतित बाजार भाव के प्रतिशत के अनुसार गणित किया जाएगा। यह बाजार भाव 6 प्रतिशत से कम नहीं होना चाहिए जो पत्तन न्यास बोर्ड द्वारा तय किया जाएगा। वीपीटी ने भू-नीति दिशानिर्देश 2014 में किए गए उल्लेख के अनुसार ऊपरि दो मदों के लिए लाइसेंस(भंडारण) फीस निर्धारित नहीं की है मुंबई पत्तन न्यास पर समतुल्य प्रशुल्क मद के लिए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रचलित लाइसेंस(भंडारण) फीस में 70 प्रतिशत वृद्धि की बात की गई है। एमबीपीटी के मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप वीपीटी में दो मदों में 300 प्रतिशत की वृद्धि का तदर्थ आधार पर अनुमोदन किया जाता है बशर्ते आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने के तीन माह के भीतर वीपीटी, भू-नीति दिशानिर्देश-2014 के उल्लेखानुसार उपर्युक्त दो मदों के लिए लाइसेंस(भंडारण) फीस तय करने हेतु अच्छी तरह से विश्लेषित प्रस्ताव तैयार कर प्रस्तुत करे।

- (xiii) (क) वीपीटी ने कहा है कि वीपीटी ने एसपीएम आपरेशनों के लिए हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) के साथ 18 नवंबर, 2010 को एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। इसलिए वीपीटी ने पत्तन देयता, पायलटेज फीस, बर्थिंग प्रभार, मूरिंग/अनमूरिंग प्रभार, टग प्रभार, लंगर प्रभार तथा वीपीटी के टग प्रयोग करने के संदर्भ में सिंगल प्वायट मूरिंग (एसपीएम आपरेशनों के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव करते हुए एक नये खंड 8.1 का प्रस्ताव रखा है।

महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 के अनुसार महापत्तन न्यास को, महापत्तनन्यास द्वारा दी जाने वाली सेवाओं के लिए दरें लागू करने के लिए प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त करना होगा। यह स्थिति पत्तन व संबंधित उपयोक्ताओं के बीच आपसी सहमति से तय दर के लिए किए गए समझौते (समाझौता-ज्ञापन) के बावजूद भी लागू होती है।

यहां यह कहना प्रासंगिक होगा कि वीपीटी ने सामान्य संशोधन के पिछले मामले के दौरान उल्लेख किया था कि उन्होंने एसपीएम पर मूरिंग की स्थापना के लिए मार्च 2008 तथा 18 नवंबर 2010 को एसपीसीएल के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं कि इसके द्वारा पत्तन की बर्थों पर कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए रु. 39 प्रति टन के घाट भाड़ा की अपेक्षा रु. 17 प्रति टन की दर का प्रस्ताव किया गया था। तब पत्तन ने यह उल्लेख किया था कि प्रस्तावित घाट भाड़ा पत्तन और एचपीसीएल के बीच आपसी सहमति से तय की गई दर पर आधारित है और उनके बीच हुए समझौता ज्ञापन के अनुसार है। इसीलिए, प्राधिकरण ने एसपीएम पर कच्चा माल प्रहस्तन की घाट-भाड़ा दर के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित आपसी सहमति से रु. 17 प्रतिटन की दर का अनुमोदन किया था। वीपीटी द्वारा एसपीएम आपरेशनों के लिए पोत संबंधी प्रभार का प्रस्ताव नहीं किया गया था। एमओयू में स्पष्ट उल्लेख है कि एमओयू में दिए गए पोत संबंधी प्रभार में प्राधिकरण द्वारा समय समय पर प्रशुल्क में संशोधन किया जा सकता है, क्योंकि प्रशुल्क में पिछले संशोधन के दौरान, एसपीएम पर पोत संबंधी प्रभारों के लिए पत्तन द्वारा प्राधिकरण का अनुमोदन नहीं लिया गया है, इस लिए वीपीटी का ध्यान स्पष्ट तौर पर इस तथ्य की ओर आकर्षित किया गया था कि पत्तन द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क के लिए प्राधिकरण की पूर्व-स्वीकृति आवश्यक है। इसलिए, वीपीटी को एसपीएम की उन मदों के प्रशुल्क के लिए अलग प्रस्ताव करने का परामर्श दिया है जिना वर्तमान दरमानों में निर्धारण नहीं किया

गया है। इन मदों की दर निर्धारण के साथ 18 फरवरी 2011 के आदेश के पैरा 20(xviii)(ग) के अनुसार वित्तीय प्रभाव को भी दर्शाया जाए। वर्ष 2011 से वीपीटी ने एसपीएम आपरेशनों के लिए अलग दर निर्धारण करने के लिए प्राधिकरण से संपर्क नहीं किया है।

अब वर्तमान प्रस्ताव में वीपीटी ने एसपीएम आपरेशनों के लिए पोत संबंधी प्रभारों हेतु प्रशुल्क प्रस्ताव किया है जो कि प्रशुल्क की एक नई मद है।

वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि एसपीएम पर एचपीसीएल के लिए कच्चा माल प्रहस्तन कार्यों के लिए पोत संबंधी सेवाएं वीपीटी और एचपीसीएल के मध्य 18 नवंबर 2010 को एक समझौता ज्ञापन के तहत नियमित की जा रही थीं। समझौता ज्ञापन में कच्चे माल के घाटभाड़ा के अलावा पत्तन देयता, पायलटेज प्रभार, प्रहस्तन के लिए घाट भाड़ा प्रथम पायलॉट के लिए ऑन-बोर्ड-स्टे, मूरिंग/बर्थिंग प्रभार, अनमूरिंग/अनबर्थिंग प्रभार, टग प्रभार, लंगर प्रभार वीपीटी के टग प्रयोग करने से संबंधित प्रभार शामिल हैं। वर्तमान प्रस्ताव में पत्तन एसपीएम के लिए निर्धारित दरों पर एचपीसीएल और वीपीटी के बीच समझौता ज्ञापन में आपसी सहमति पर आधारित पत्तन देयताओं पर 40 प्रतिशत की वृद्धि के साथ दरों का प्रस्ताव किया है। पायलटेज प्रभार प्रथम पायलॉट का ऑन-बोर्ड-स्टे, मूरिंग/बर्थिंग, अनमूरिंग/अनबर्थिंग प्रभार टग प्रभार, लंगर प्रभार तथा वीपीटी के टग प्रयोग के प्रभार के लिए वीपीटी और एचपीसीएल के मध्य हुए समझौता ज्ञापन के निर्धारित दरों पर 30 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

पहले भी कहा गया है कि पत्तन और एचपीसीएल के मध्य हुए समझौता ज्ञापन में उल्लेख किया गया है कि एम ओ यू में निर्धारित पोत संबंधी प्रभार में प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर संशोधन किए जाते हैं। एसपीएम आपरेशनों के लिए पोत संबंधी प्रभारों में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि पत्तन द्वारा दरमानों में अन्य पोतों के लिए पत्तन द्वारा की गई प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि के समरूप है। एचपीसीएल ने एसबीएम आपरेशन के लिए प्रस्तावित दरों में वृद्धि के संबंध में कोई विशेष आपत्ति नहीं की है। अतः ऐसी स्थिति में प्राधिकरण एसपीएम आपरेशनों के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित पोत संबंधी प्रभारों का अनुमोदन करता है। स्पष्ट किया जाता है कि ये अनुमोदित दरें आदेश के प्रभावी होने की तिथि से उत्तरव्यापी प्रभाव से लागू होंगी।

(ख) जहां तक कार्गो संबंधी प्रभारों का प्रश्न है वीपीटी ने एसपीएम पर कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए प्रचलित रु. 17 प्रति टन की घाट भाड़ा दर को चालू रखने का प्रस्ताव किया है। यह दर एचपीसीएल और वीपीटी के मध्य हुए एमओयू में घाट भाड़ा में संशोधन करने को कोई प्रवधान नहीं है। पत्तन द्वारा एसपीएम पर कच्चे माल के लिए प्रस्तावित घाट भाड़ा दर का अनुमोदन किया जाता है।

(ग) पूर्वोक्तानुसार, एसबीएम प्रचालन कार्यों के लिए पोत संबंधी दरों का पिछले प्रशुल्क संशोधन में प्राधिकरण से अनुमोदन प्राप्त नहीं किया है। पत्तन ने कहा है कि वर्ष 2011 में संशोधन करते समय यह मद छूट गई थी। पत्तन ने वर्तमान सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्राधिकरण से कि एमओयू के अनुरूप, पूरव्यापी प्रभाव से इन दरों का अनुसमर्थन करने का अनुरोध किया है। इस प्रकार पत्तन ने इस प्रकार पत्तन ने यह कहते हुए दरों को नियमित करने का प्रस्ताव किया है कि ये दरें आपसी सहमति से अपनायी गई हैं।

इस संदर्भ में जैसाकि पहले भी कहा गया है कि प्रशुल्क की पिछली संशोधन प्रक्रिया के दौरान वीपीटी को 18 फरवरी 2011 के आदेश के पैरा 20(xviii) के उल्लेखानुसार वित्तीय प्रभाव सहित एक अलग प्रस्ताव पेश करने का परामर्श दिया गया था। लेकिन, वीपीटी ने वर्ष 2011 से, एसपीएम प्रचालन कार्यों के लिए पोत संबंधी प्रभारों के अनुमोदन के लिए अनुरोध नहीं किया है। वर्तमान मामले में वीपीटी ने पिछले इस आपरेशन के लिए पूर्व-व्यापी प्रभाव से प्रशुल्क को नियमित करने का अनुरोध किया है।

प्रथमतः, एसपीएम आपरेशनों के लिए वीपीटी की ओर से दरों के नियमित किए जाने से संबंधित कोई प्रस्ताव नहीं है। इसके अतिरिक्त यद्यपि वीपीटी ने उल्लेख किया है कि पत्तन द्वारा लगाए गए पोत संबंधी प्रभार एमओयू के अनुसार हैं और यह एमओयू एचपीसीएल के साथ सहमति से तय किये गये हैं। एचपीसीएल वीपीटी पर अपत्ति करने हुए माना है कि कि 09-05-2015 से 31-12-2015 तक का एसपीएम पर एसपीसीएल के कच्चे तेल के 20 पोतों से संबंधित प्रभार, एम ओयू के अनुसार हैं न कि 18 फरवरी, 2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार। एचपीसीएल ने भी कहा है कि यदि पूर्व-व्यापी प्रभाव से संशोधन किया जाता है तो ऐसा करना, वीपीटी और एचपीसीएल के मध्य हुए करार से संबंधित वाणिज्यिक नियम एवं शर्तों के विरुद्ध होगा। परंतु प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि किसी प्रकार का संशोधन उत्तर-व्यापी प्रभाव से किया जाए। इस प्रकार एचपीसीएल और वीपीटी, दोनों की वह पिछली अवधि के लिए दरें लागू करने के संबंध में असहमति दिखायी देती है। उपर्युक्त स्थिति के परिप्रेक्ष्य में इस समय यह प्राधिकरण, एसपीएम आपरेशनों के लिए दरें, पूर्व-व्यापी प्रभाव से लागू करने का अनुमोदन करने की स्थिति में नहीं है। परंतु वीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह पिछली अवधि के लिए एचपीसीएल से परामर्श करने के पश्चात आपसी सहमति के आधार पर अलग प्रस्ताव प्रस्तुत करे जिस पर अलग से कार्रवाई की जाएगी।

जहां तक एचपीसीएल द्वारा कही गई बात का संबंध है वीपीटी ने एचपीसीएल को पत्र लिखा है कि संशोधित प्रशुल्क प्रस्तावमें दरों को पूर्वव्यापी प्रभाव से अधिसूचित करते हुए नियमित करने के मुद्दे पर संयुक्त सुनवाई के दौरान सहमति हो गई थी। उल्लेख किया जाता है कि उपलब्ध रिकार्ड के अनुसार वीपीटी ने संयुक्त सुनवाई के दौरान स्वीकार किया गया था कि वह एसपीएम आपरेशनों के लिए दरों के नियमन संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत कर देगा। तथापि रिकार्ड में ऐसा उल्लेख नहीं है कि वीपीटी द्वारा एचपीसीएल को ऐसा कोई वादा किया था।

- (xiv) (क) प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/16/2012-वीपीटी दिनांक 28 सितंबर 2012 को एक संशोधन आदेश का अनुमोदन किया गया था जिसमें निजी प्रचालको के द्वारा स्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन के प्रयोग के प्रभार से संबंधित निबंधन एवं शर्तों सहित भाड़ा प्रभार निर्धारित किए गए थे। कथित आदेश में अनुमोदित दरों की वैधता अवधि 03 अगस्त 2013 तक निर्धारित की गई थी। ये दरें प्रासमिक आधार पर निर्धारित की गई थी। प्रस्तावित दरमानों में पत्तन ने प्रत्येक कार्गो समूह के लिए 0.10 पैसे प्रति टन की बढोत्तरी से इतर एचएमसी की दरों में संशोधन के लिए कोई प्रस्ताव नहीं किया था। इसलिए वीपीटी को पिछले आदेश का अनुकरण करते हुए प्रासमिक दृष्टिकोण के आधार पर प्रचलित दरों में संशोधन करने का अनुरोध किया गया था।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कार्य-व्यापार के दौरान एचएमसी की सेवाएं, वीपीटी द्वारा एजेंसियों के माध्यम से, करार पर उपलब्ध करायी जाती हैं। ये करार जनवरी 2017 में समाप्त होंगे। अतः वीपीटी ने करार वाली एजेंसियों के साथ किए गए करारके आधार पर ईंधन(तेल) की कीमत में वृद्धि के संबंध में नोट शामिल करने के सिवाय किसी संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया है।

एचएमसी की प्रचालित दरें बनाए रखने के संबंध में वीपीटी के संबंध में वीएसपीएल ने कहा है कि 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्राधिकरण द्वारा 100 टन वाली एचएमसी के लिए वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर दर रु. 55.17 प्रति टन रखी गई है जो कि राजस्व विभाजन के आधार पर है। जबकि पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा प्रचालित 100 टन वाली एचएमसी के लिए किराए में सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में वीपीटी ने यह प्रशुल्क रु. 33.23 प्रति टन का प्रस्ताव किया है। यह वीएसपीएल द्वारा प्रभारित किए जाने वाले प्रशुल्क अर्थात् रु. 64 प्रति टन से बहुत कम है। वीएसपीएल ने मुद्दा उठाया है कि वीपीटी को प्रतिकूल स्पर्धा से बचने के लिए एचएमसी के भाड़ा में वृद्धि करनी चाहिए और सुझाव दिया है कि इस प्रशुल्क के लिए, जहां तक

उपयोक्ता का संबंध है क्रेन वीपीटी द्वारा भाड़े पर ली गई हो/राजस्व विभाजन/बटवारा के आधार पर प्रयोज्य हो, एक समान सेवा के लिए एक समान प्रशुल्क दर होनी चाहिए।

वीएसपीएल द्वारा संदर्भित 100 टन वाली एचएमसी द्वारा ड्राई बल्क प्रहस्तन के लिए रु. 55.17 प्रति टन की दर के संबंध में उल्लेख किया जाता है कि प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपी/21/2015-वीपीटी दिनांक 15 मई 2015 के अंतर्गत अनुमोदित कथित दर विभिन्न दिशानिर्देशों अर्थात् 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क है। कथित आदेश में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क थोक मूल्य सूचकांकन के आधार पर 30 वर्ष की अवधि के लिए और कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क वृद्धि भी वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत लागू है। जहां तक प्राधिकरण के 28 सितंबर 2012 के आदेश द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क रु. 33.23 का संबंध है यह अलग भिन्न दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित किया गया था अर्थात् तत्समय लागू प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार जिसका स्थान अब महापत्तनों के लिए प्रशुल्क नीति 2015 ने ले लिया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित दरों की 3 वर्षों के नियमित अंतराल पर समीक्षा की जाती है। संदर्भ प्रशुल्क के मामलों में ऐसा नहीं होता है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि हार्बर मोबाईल क्रेन भिन्न भिन्न समयों पर भिन्न-भिन्न दरों के आधार पर निविदा के आधार पर ली गई हैं। अतः दो भिन्न सामयावधियों में भिन्न प्रशुल्क व्यवस्था निर्धारण में तुलना करना सही नहीं है।

पत्तन ने उल्लेख किया है कि पत्तन द्वारा 2 एचएमसी के लिए वर्ष 2008 में रु. 33.23 प्रति टन की दर से किया गया करार जनवरी 2017 में समाप्त हो जाएगा। अतः वीएसपीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा भी जनवरी 2017 में समाप्त हो जाएगा। वीपीटी ने औचित्य बताते हुए कहा है कि वह अभी किसी संशोधन का प्रस्ताव नहीं कर रहा है क्योंकि ये एचएमसी कराराधीन नियमित की जाती हैं जो जनवरी 2017 में समाप्त होगा। पत्तन द्वारा दिए गए उपर्युक्त स्पष्टीकरण के परिप्रेष्य में पत्तन द्वारा प्राधिकृत निजी प्रचालको द्वारा स्थापित 100 टन वाली एचएमसी के लिए दर, प्राधिकरण द्वारा जारी पिछले आदेश में अनुमोदित दर के स्तर पर ही निर्धारित की जाती है। पाया गया है कि पत्तन ने कार्गो के प्रत्येक समूह के लिए रु. 0.10 प्रति टन वृद्धि का प्रस्ताव किया है। जैसाकि पहले भी उल्लेख किया गया है कि एचएमसी के लिए दरों का निर्धारण प्रासमिक आधार पर सितंबर 2012 के आदेश में किया गया था, वर्तमान मामले में 10 पैसे प्रतिटन की प्रस्तावित वृद्धि प्रासमिक आधार पर करने के बारे में पत्तन लागत परिकलन का ब्यौरा नहीं दिया है। वास्तव में पत्तन ने उल्लेख किया है कि उसका प्रस्ताव प्रचलित दर को लागू रखने के संबंध में है। अतः ऐसी स्थिति में एचएमसी के लिए दरे प्राधिकरण द्वारा सितंबर 2012 के आदेश में अनुमोदित दरों के आधार पर बनाए रखने का अनुमोदन किया जाता है।

क्योंकि पत्तन ने एचएमसी की दरों में संशोधन न करने का प्रस्ताव किया है, पत्तन को परामर्श दिया जाता है कि 100 टन वाली एचएमसी के लिए दर की समीक्षा का प्रस्ताव पत्तन द्वारा, पत्तन के साथ चल रहे करार के समाप्त होने से दो माह पूर्व प्रस्तुत कर दिया जाए। वीपीटी ने निजी सेवा प्रदाताओं द्वारा स्थापित एचएमसी के भाड़ा से संबंधित मौजूदा नोट में संशोधन का प्रस्ताव किया है जिस पर आगामी पैराग्राफों पर विस्तृत चर्चा की जा रही है।

- (ख) वीपीटी ने इस आशय का एक नोट शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि दरों में जनवरी 2014 से प्रति टन तेल कीमत में वृद्धि के आधार पर तय की गई है। पत्तन इस आशय का एक नोट शामिल करने का भी अनुरोध किया है कि एचएमसी क्रेनों के लगातार दो घंटों तक खराब रहने की स्थिति में आनुपातिक दर से बर्थ किराया वापस किया जाएगा।

वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन एजेंसियों के साथ एचएमसी उपबल्ल कराने के लिए एक करार किया है जिसमें दो घंटे के लिए खराब होने पर दंड का प्रावधान किया गया है। यह एक कड़ी व्यवस्था है अतः बर्थ भाड़ा में 2 घंटे से कम करके एक घंटा कर देना, वीपीटी को मान्य नहीं

है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि वह, एचएमसी के लिए आगामी निविदा जारी करते समय इस मुद्दे पर समुचित ध्यान देगा।

यहां यह कहना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा एचएमसी के लिए अनुमोदित दरों में ईंधन की दरों में वृद्धि का कोई प्रावधान नहीं किया गया है और न ही निशुल्क बर्थ किराया निर्धारित किया गया है। क्योंकि पत्तन ने पहले ही उल्लेख किया है कि एचएमसी की सेवा प्रदाता के साथ वर्तमान करार जनवरी 2017 में समाप्त हो जाएगा। इसके मद्देनजर कि करार समाप्त होने से 2 माह पूर्व वीपीटी द्वारा एक प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया जाएगा, एचएमसी एवं नियम व शर्तों में यथा स्थिति कायम रखी गई है। यदि वीपीटी इन नियमों में कोई परिवर्तन चाहता है तो उन्हें प्रस्ताव पेश करते समय प्रस्तुत किया जा सकता है। ऐसा करते समय वर्तमान प्रक्रिया में प्राप्त उपयोक्ताओं के मत और सुझावों पर विचार किया जाए।

- (xv) वीएसपीएल ने कहा है कि जिप्सम(मैंगनीज़ अयस्क लौह अयस्क जैसी मदों जिनका प्रहस्तन वीएसपीएल द्वारा किया जाता है पर घाट भाड़ा में प्रस्तावित कमी करने से एक स्पर्धा होगी जिसका प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा तथा प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क दर पर वीओटी प्रचालक पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ता है। वीएसपीएल ने यह तर्क भी दिया है कि प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत, बाजार-दरों पर आधारित दरों का प्रस्ताव रखा जाए। आगे आईपीपीटीए ने 23 मार्च 2016 के पत्र के अंतर्गत उल्लेख किया है कि वीपीटी ने जिप्सम, मैंगनीज़ अयस्क आदि के लिए वीएसपीएल के बाजार भाव पर आधारित घाट भाड़ा दरों का अनुकरण करने की अपेक्षा, प्राधिकरण द्वारा वीएसपीएल के लिए वर्ष 2009 में निर्धारित दरों से भी कम दरों का प्रस्ताव किया है। आईपीपीटीए ने तर्क दिया है कि इससे वीपीटी और टर्मिनल प्रचालक के मध्य एक प्रतिकूल स्पर्धा आरंभ हो जाएगी जोकि प्रशुल्क नीति, 2015 के प्रतिकूल होगा। वीएसपीएल और आईपीपीटीए के द्वारा उठाए गए बिंदु के मद्देनजर पतन से विशेष अनुरोध किया गया था कि पत्तन आईपीपीटीए के पत्र दिनांक 23 मार्च 2016 में उल्लेखित 8 मदों के लिए प्रस्तावित घाट भाड़ा दर परिकलन सहित स्थापित करे कि पतन इससे उपर्युक्त कार्गो की प्रत्येक पद की प्रहस्तन लागत तथा नियोजित पूंजी पर पतन द्वारा अपेक्षित 8 प्रतिशत प्रत्यागम अन्य प्रशुल्कों के अन्तरिक समंजन के बिना पूरे करने की स्थिति में होगा। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि वीपीटीने वीएसपीएल और आईपीपीटीए द्वारा उल्लेखित कार्गो की 8 मदों के घाट भाड़ा सहित सभी कार्गो के घाटभाड़ा के दरमानों में समान रूप से 50 प्रतिशत की वृद्धि की है। पत्तन ने वीएसपीएल और पतन द्वारा प्रस्तावित घाटभाड़ादरोंका तुलनात्मक विवरण दिया है जो संदर्भ के लिए प्रस्तुत है। तुलनात्मक विवरणी में वीएसपीएल द्वारा उल्लेखित 8 मदों के लिए घाट-भाड़ा की प्रचलित दर अद्यतित (अपडेटेड) रूप में दी गई है:

रु. /टन(विदेशी कार्गो के लिए)

कार्गो	वीपीटी द्वारा निर्धारित प्रचलित घाट भाड़ा (वार्फेज) दर	19-5-2016 के संशोधित प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि	वीपीटी द्वारा मूल प्रस्ताव दिनांक 30-12-2015 तथा संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19.5.2016 में प्रस्तावित घाट भाड़ा दर	वीएसपीएल के दरमानों में निर्धारित प्रचलित घाट भाड़ा दर
कोकिंग कोयला	26.00	50%	39.00	37.00
जिप्सम	24.00	50%	36.00	44.85
मैंगनीज़ अयस्क	09.90	50%	14.85	21.30
लौह अयस्क - पारंपरिक प्रहस्तन	13.50	50%	20.25	24.70

लौह अयस्क पल्ले- पारंपरिक प्रहस्तन	15.50	50%	23.25	25.80
खाद	27.50	50%	41.25	32.50
चूना पत्थर	24.00	50%	36.00	33.65
बॉक्साइट	23.00	50%	34.50	40.00

उपर्युक्त से देखा जा सकता है कि वीएसपीएल की मानना है कि वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले जिप्सम मैंगनीज़ अयस्क, लौह अयस्क जैसे कार्गो की कुछ मदों के लिए वीपीटी ने घाट भाड़ा कम कर दिया है, सही नहीं है जैसा कि ऊपर उल्लेखित है कि वीपीटी ने कार्गो सभी प्रकार की मदों के लिए घाट भाड़ा में 50 प्रतिशत की समरूप वृद्धि की है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित वार्फेज दर में वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो की सभी मदों सहित 50 प्रतिशत वृद्धि समान रूप से की गई है अतः वीपीटी द्वारा उल्लेखित 8 मदों की दरों में संशोधन का कोई इरादा नहीं है। वीएसपीएल द्वारा प्रशुल्क का निर्धारण लागत और वीएसपीएल के निवेश पर निर्भर करता है तथा वीपीटी द्वारा प्रशुल्क का निर्धारण इसकी लागत और पत्तन द्वारा किए गए निवेश पर आधारित होता है। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत महापत्तन न्यासों को एआरआर के सूचकांकन की अधिकतम सीमा के अन्दर रहते हुए दरमान तय करने की छूट दी गई है। क्योंकि पत्तन का यह प्रस्ताव कार्गो की सभी मदों में 50 प्रतिशत वृद्धि के लिए है तथा प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुरूप है, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित घाट भाड़ा का अनुमोदन किया जाता है।

पूर्वोक्तानुसार वीपीटी द्वारा एसपीएम पर प्रहस्तन किए जाने वाले कच्चे माल के लिए घाट भाड़ा दर की यथा स्थिति बनाए रखी गई है। पाया गया है कि इस कार्गो के अलावा, वीपीटी ने लौह-अयस्क, लौह-अयस्क पल्लों, जिनका प्रहस्तन मशीनों द्वारा किया जाता है, के लिए प्रचलित घाट भाड़ा दरों का भी पूर्ववत् प्रस्ताव किया है। इस संबंध में वीपीटी का प्रस्ताव उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति न होने के कारण स्वीकार्य है।

(xvi) वीपीटी द्वारा वीपीटी में स्थापित उपकरण के लिए 10 वर्ष तक सभी ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो पर खंड 4 की घाट भाड़ा अनुसूची में उल्लिखित दरों के अतिरिक्त रु. 0.38 पैसा प्रति टन की दर से नई प्रशुल्क दर वसूल करने का प्रस्ताव किया है। मामले पर कार्यवाई के दौरान विशाखापत्तनम स्टीवडोर्स एसोसियेशन (वीएसए) ने सुझाव दिया था कि रेडियॉलोजीकल उपकरण प्रभार की पुनः समीक्षा की जाए और किसी प्रशुल्क पद में शामिल कर दिया जाए। कारोबारियों द्वारा उठाए गए मुद्दे और प्रचालन संबंधी बाधाओं और भीड़भाड़ के चलते, वीपीटी ने पहले प्रस्तावित रेडियॉलोजीकल उपकरण संबंधी कथित प्रभार को हटा दिया है।

(xvii) (क) प्रचलित दरमानों में कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से वैगनों से तापीय कोयला की उत्तरायी कार्य के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारोंसहित सभी कार्गो के प्रहस्तन की सेवाएं लेने के लिए कालानुपातिक मजदूरी पर 234 प्रतिशत मजदूरी लेवी का निर्धारण किया गया है। इसके अलावा कालानुपातिक मजदूरी पर 31 प्रतिशत की विशेष लेवी भी तय की गई है। संशोधित दरमानों में पत्तन ने कालानुपातिक मजदूरी पर लेवी 234 प्रतिशत से घटा कर 15 प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया है। विशेष लेवी समाप्त करने के कारण के स्पष्टीकरण के उत्तर में पत्तन ने कहा है कि वर्तमान लेवी $234+31 = 265\%$ कालानुपातिक मजदूरी घटाकर 150 प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने आगे स्पष्ट किया है कि उसका प्रस्ताव बड़े सोच-विचार के पचात विभिन्न मापदंडों और पत्तन की वित्तीय स्थिरता को ध्यान में रखते हुए तैयार किया है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि वह एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 53 में निहित शक्तियों के अनुसार स्पर्धात्मक स्थिति का सामना करने के लिए प्रतिशील मूल्यों पर ध्यान दिया गया है।

इसीलिए, सीएचडी लेवी 265 प्रतिशत से घटाकर 150 प्रतिशत कर दी गई है। पत्तन ने पुष्टी की है कि इससे राजस्व पर पड़ने वाले प्रभाव को राजस्व आकलन में दिखाया गया है। पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर वीपीटी द्वारा सीएचडी दरों का अनुमोदन किया जाता है।

- (ख) टीएनजीईडीसीओ ने उल्लेख किया है कि वीपीटी वर्तमान में 234 प्रतिशत की दर से कालानुपाती मजदूरी दर और फुटकर मजदूरी दर पर 234 प्रतिशत + 31 प्रतिशत लेवी वसूल रहा है। इस प्रकार यह कुल मिलाकर यह 499 प्रतिशत हो जाती है। टीएनजीईडीसीओ ने अनुरोध किया है कि प्राधिकरण वीपीटी को निदेश दे कि वह प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किसी अन्य प्रकार की कोई लेवी न ले। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि टीएनजीईडीसीओ ने यही मामला अपने 07 अगस्त 2015 और 16 सितंबर 2015 के पत्रों के माध्यम से पहले भी उठाया था जो हमारे 18 अगस्त 2015 और 24 सितंबर के पत्रों के माध्यम से वीपीटी को उचित कार्रवाई के लिए भेज दिए गए थे। अब टीएनजीईडीसीओ ने वर्तमान प्रस्ताव में मामले को पुनः उठाया है।

पत्तन ने वर्तमान प्रस्ताव में प्राधिकरण से वीपीटी द्वारा लगाई गई 499 प्रतिशत लेवी को नियमित करने का अनुरोध किया है। वीपीटी ने उल्लेख किया है कि यह संयुक्त सुनवाई के दौरान हुई चर्चा के मद्देनजर किया जा रहा है और सभी पक्ष पिछली लेवी 499 प्रतिशत और भविष्य में लेवी 150 प्रतिशत पर सहमत हो गए हैं। जहां तक वीपीटी के उपयुक्त मुद्दे का प्रश्न है यह कहना सुसंगत होगा कि संयुक्त सुनवाई के दौरान हुई चर्चा का रिकार्ड (नोट) जब टीएनजीईडीसीओ ने संयुक्त सुनवाई के दौरान कहा कि वीपीटी सीएचडी के लिए कालानुपाती मजदूरी दर 234 प्रतिशत तथा फुटकर मजदूरी दर 234 प्रतिशत + 31 प्रतिशत विशेष लेवी वसूल रहा है तो पत्तन ने 499 प्रतिशत लेवी की जांच करना स्वीकार कर लिया और उत्तर देने पर सहमत हो गया। वीपीटी की लेवी दर को नियमित करने पर पक्षों की सहमति संबंधी कोई तथ्य परक अभिलेख रिकार्ड में दर्ज नहीं है।

यह कहना सुसंगत होगा कि वीपीटी के प्रचलित दरमानों के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा कालानुपाती मजदूरी दर अनुमोदित लेवी 234 प्रतिशत है। इस संबंध में एसओआर में कोई संदेह नहीं है। कालानुपाती मजदूरी दर के अतिरिक्त फुटकर दरों पर वीपीटी द्वारा 234 प्रतिशत वसूल करना प्रचलित दरमानों में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के अनुरूप नहीं है। यह स्पष्ट नहीं है कि वीपीटी ने किस प्रशुल्क व्यवस्था के अंतर्गत फुटकर दर पर 234 प्रतिशत अतिरिक्त लेवी के तौर पर वसूल किए हैं। क्योंकि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कालानुपाती मजदूरी दर पर 234 प्रतिशत की लेवी 18 जनवरी 2011 के आदेश में सीएचडी के लिए प्राप्त की गई लागत स्थिति पर आधारित है इस लिए फुटकर मजदूरी दर पर 234 प्रतिशत की लेवी की वसूली को नियमित करने का अनुरोध कथित आदेश में अनुमोदित लेवी के अनुरूप नहीं है। और ऐसा करना कथित आदेश में अनुमोदित कालानुपाती मजदूरी दर पर 234 प्रतिशत की लेवी को ठठेरने (टिकरिंग) जैसा होगा। उपर्युक्त स्थिति के अनुसार यह प्राधिकरण वीपीटी द्वारा की गई कार्रवाई की अभिपुष्टि या समर्थन या वीपीटी द्वारा वसूल की गई लेवी को नियमित करने की स्थिति में नहीं है जो वीपीटी के प्रचलित दरमानों में निर्धारित और अनुमोदित सीएचडी लेवी के अनुरूप नहीं हैं। वीपीटी और टीएनजीईडीसीओ यदि आवश्यक समझे तो टीएनजीईडीसीओ द्वारा विवादित पिछले मामले पर आपसी सहमति से प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकते हैं।

- (ग) वीपीटी ने सीएचडी लेवी के अंतर्गत तीन नोट शामिल करने का प्रस्ताव किया है। पहला - प्रस्ताव यह है कि शतप्रतिशत मजदूरी प्रभार्य होगी न कि लेवी। वीपीटी से ज्ञात हुआ है कि वर्तमान में भी पूरी मजदूरी वसूल की जाती है। यह नोट पत्तन द्वारा प्रस्तावित अन्य दो टिप्पणियों के परिप्रेक्ष्य में एक स्पष्टीकरण माना जा सकता है। द्वितीय नोट में उल्लेख है कि जहां एक पारी में सीएचडी मजदूरों की मांग एक संपूर्ण पारी से कम समय की है तो पोतों के बर्थिंग समय के अनुसार वास्तविक घंटों के आधार पर ही लेवी प्रभार्य होगी। तीसरे नोट में कहा गया है कि यदि पोत का कार्य पारी समाप्त होने से पूर्व समाप्त होता है तो पोत कार्य समाप्त होने तक सीमित लेवी प्रभार्य होगी। प्रस्तावित नोट कार्य व्यापार के लिए लाभकारी या हितकर है क्योंकि

वीपीटी ने प्रस्ताव में वास्तविक कार्य घंटों के लिए ही लेवी का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित नोट्स का अनुमोदन किया जाता है।

(घ) यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क नीति 2015 के अनुसार महापत्तन न्यास केवल प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए ही प्रभार लगाएंगे। किसी नोशनल बुकिंग या प्रभारों की अनुमति नहीं है। इसलिए पत्तन द्वारा प्रशुल्क नीति 2015 के कथित प्रावधानों का अनुसरण किया जाए।

(xviii) शून्यांतरणीय त्रुटियां, प्रस्तावित दरमानों में तटीय पोतों के लिए मुख्यतः पोत संबंधी प्रभारों के संदर्भ में शून्यांतरणीय त्रुटियां पाई गयीं जिन्हें ठीक कर दिया गया है। इनका राजस्व आकलन पर कोई विशेष प्रभाव नहीं होगा। पत्तन ने वर्ष 2014-15 में किए गए प्रहस्तन के संदर्भ में प्रस्तावित दरमानों में प्रत्येक प्रशुल्क पद से संबंधित राजस्व आकलन का विस्तृत विवरण दिया है जैसा कि कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.9 में अपेक्षित है। वीपीटी के दिनांक 01 जून 2016 के पत्र में, वर्ष 2014-15 के आगम/निर्गम के आधार पर दिया गया राजस्व आकलन कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंटों के द्वारा लेखा परीक्षित विवरण है, उसके पश्चात वीपीटी ने संशोधित दरमान प्रस्तुत किए हैं जिनमें तटीय पोतों के लिए दरें पोत परिवहन मंत्रालय और प्राधिकरण के 19 मई 2016 के अधिसूचित आदेश में हाल ही में दिए गए निदेशों के अनुसार प्रस्तुत की गई है। इसके परिणाम स्वरूप वीपीटी ने 04 जून 2016 को रु. 74582.80 लाख का संशोधित राजस्व आकलन प्रस्तुत किया है और इसमें तटीय पोतों के लिए प्रस्तावित दरों के प्रभाव को भी दर्शाया गया है। वीपीटी द्वारा अंततः प्रस्तावित प्रशुल्क दर संशोधित राजस्व आकलन रु. 74582.80 लाख एआरआर के अधिकतम सीमा स्तर रु. 86,551.22 लाख की सूचकांकित सीमा में है। प्रस्तावित दरमानों के आधार पर वीपीटी द्वारा आकलित अनुमानित राजस्व वीपीटी द्वारा खुले स्थान के लिए लाइसेंस फीस के राजस्व 1734.34 लाख को छोड़ कर मान लिया जाता है। यह असमावेशन इसलिए किया गया है क्योंकि खुले स्थान के लिए लाइसेंस फीस, जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है, भू-नीति दिशानिर्देश 2014 के अंतर्गत अनुमोदित की गई थी। क्योंकि संपदा संबंधी व्यय गणना में नहीं लिए जाने हैं अतः राजस्व में भी इस राशि का समावेश नहीं किया गया है। इसका वीपीटी पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि पत्तन यह राजस्व लाइसेंस फीस से अर्जित करेगा और इसे संपदा राजस्व के अंतर्गत दर्शाया जाएगा।

(xix) उपर्युक्त कारणों से पिछले पैराग्राफों में दिए गए कारणों से वीपीटी द्वारा संगणित एआरआर अनुलग्नक-I और आंशिक रूप से आशोधित एआरआर अनुलग्नक-II पर दिए गए हैं। उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर वीपीटी द्वारा आकलित राजस्व, खुले स्थान के लिए लाइसेंस फीस के लिए आकलित राजस्व के संदर्भ में आशोधित किया गया है। संशोधित आकलन वीपीटी द्वारा आकलित रु. 74,582.80 लाख की अपेक्षा रु. 72848.40 लाख संगणित किया गया है।

(xx) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 4.1 के अनुसार पिछले आदेश में प्राधिकरण द्वारा आकलित अतिरिक्त असमंजित अधिक्य महापत्तन न्यासों द्वारा, पत्तन के विवेक पर किसी भी निधि में स्थानांतरित करना होता है तथा (ii) प्रचलित दरमानों के लागू करने की तिथि से प्रभावी होने के बीच नीति के अंतर्गत निर्धारित नये दरमान लागू होने की अवधि तक इस अतिरिक्त अधिक्य का आकलन किया जाए व उसे सामान्य आरक्षित निधि में स्थानांतरित कर दिया जाए तथा इस निधि का उपयोग विकास, मनोरंजन और/या पोत अवसंरचना-सुविधा के आधुनिकीकरण के लिए किया जाए।

देखा गया है कि वीपीटी के मामले में (i) से संबंधित पिछला कोई समंजन शेष नहीं है तथा (ii) से संबंधित वर्ष 2010-11 से 2011-12 और 2012-13 के लिए पत्तन ने स्मरण पत्र भेजने के बावजूद वास्तविक निबल अधिक्य/घाटे तथा अनुज्ञेय लागत और 16 प्रतिशत प्रत्यागम का आकलन नहीं किया है। पत्तनके

अनुरोध पर प्राधिकरण द्वारा दरमानोंकी वैधता अवधि में विस्तार के आधार पर पत्तन ने वर्तमान लेवी लगायी है। इस अवधि तथा पिछले अधिक्यों/न्यूनताओं का प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार मूल्यांकन किया जाना है। पततन ने उल्लेख किया है कि पिछले अधिक्य का मूल्यांकन किया जा रहा है और शीघ्र ही प्रस्तुत कर दिया जाएगा।

पततन को परामर्श दिया गया है कि अनुज्ञेय लागत और वर्ष 2011-12 से 2012-13 तथा 2014-15 की अवधि के 16 प्रतिशत प्रत्यागम के पश्चात, निबल अधिक्य/न्यूनता(घाटा), यदि कोई हो, उसे प्रशुल्क नीति के खंड 4.1 के अनुसार आकलित किया जाए तथा अधिक्य को स्थानांतरित किया जाए और आदेश के प्रभावी होने के दो माह के भीतर इसकी स्थिति से प्राधिकरण को अवगत कराया जाए।

वर्ष 2015-16 के वित्तीय खातों को पूरा करने के वर्तमान कार्रवाई में आदेश जारी होने के प्रभावी होने की अवधि तक, वीपीटी द्वारा वास्तविक अधिक्य/घाटे का प्रशुल्क नीति के खंड 4.1 के अनुसार आकलित किया जाए तथा आदेश के प्रभावी होने के दो माह के भीतर इसकी स्थिति से प्राधिकरण को अवगत कराया जाए।

- (xxi) प्रस्तावित दरमानों में पत्तन ने सामान्य निबंधन एवं शर्तों के नीचे नोट सं. (viii) का प्रस्ताव करते हुए उल्लेख किया है कि रीवर-सी-वैसलज़ और इनलैंड-वैसलज़ को, प्रासंगिक प्रमाणपत्र प्रस्तुत करने की शर्त पर तटीय पोत माना जाएगा। पत्तन ने उपर्युक्त नो शामिल करने के कारण का उल्लेख नहीं किया है। "तटीय पोत" की व्याख्या पहले ही- "तटीय पोत" का अभिप्राय- प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।' के तौर पर की गई है। यह परिभाषा, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस)के प्राधिकरण को संबोधित पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 04 सितंबर 2014 को में महापत्तनों पर तटीय पोतों को बर्थिंग प्राथमिकता पर निर्धारित दिशानिर्देशों में तटीय पोतों की परिभाषा के अनुरूप है जिसे इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपी/52/2014-सामान्य दिनांक 28 नवंबर 2014 के अधिसूचित किया गया था। यह परिभाषा सभी महापत्तनों के लिए दरमानों में समान रूप से निर्धारित की गई है और पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी परिभाषा के अनुरूप है।

पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षमप्राधिकारी द्वारा जारी तटीय लाइसेंस वाले रीवर-सी- पोत व अंतर्देशीय पोत स्वतः ही तटीय पोतोंकीपरिभा के अंतर्गत आ जाते हैं। अतः वीपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट का उल्लेख करने/शामिल करने की आवश्यकता नहीं है।

नवशिप मरीन ससिर्वसेज प्रा. लि. (एनएमएसपीएल) द्वारा किया गया अनुरोध कि तटीय पोत का अर्थ कि 'तटीय पोत का अभिप्राय- प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा', "तटीय पोत" की उस परिभाषा के अंतर्गत के अनुरूप नहीं है, जो सभी महापत्तन न्यासों के दरमानों में समान रूप से निर्धारित है और पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा परिभाषित है, स्वीकार्य नहीं है।

- (xxii) (क) यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के आधार पर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रभारों की उगाही के बारे में महानिदेशक (डीजी) पोत परिवहन की संस्तुति पर 29 सितम्बर, 2015 को आदेश संख्या टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी पारित किया था। उक्त आदेश में अनुमोदित उपबंधों को 26 नवम्बर, 2015 के आदेश संख्या टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी द्वारा और संशोधन किया गया। उक्त पारित आदेश सभी महापत्तन न्यासों द्वारा समान रूप से अपनाये जाने के लिए पारित किया गया था। वीपीटी ने 26 नवम्बर, 2015 के आदेश में अनुमोदित उपबंधों पर 20 मई, 2016 के पत्र संख्या एसडी-9सीएचएआरटी(309)/2016 के द्वारा और आगे स्पष्टीकरण जारी किया। तदनुसार इस प्राधिकरण ने 26 नवम्बर, 2015 के पैरा 9क(ii)

और 10(ii) में निर्धारित उपबंधों में मामूली सा संशोधन करते हुए स्पष्टीकारक आदेश जारी किये। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित उपबंध इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही के आदेश में अनुमोदित संशोधित उपबंधों से अद्यतन किया गया है।

- (ख) इस प्राधिकरण ने तटीय पोतों की प्राथमिकता बर्थिंग के बारे में सभी महापत्तन न्यासों द्वारा समान रूप से अपनाये जाने के लिए एमओएस द्वारा जारी दिशानिर्देशों को 28 नवम्बर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-सामान्य के द्वारा अधिसूचित किये थे और पत्तन को अपने वर्तमान दरमानों में उपयुक्त संशोधन करने की सलाह दी थी। चूंकि, प्रस्तावित दरमानों में महापत्तन पर तटीय पोतों की प्राथमिकता बर्थिंग पर दिशानिर्देशों को अंतर्विष्ट नहीं किया है, वीपीटी को उन्हें अंतर्विष्ट करने का अनुरोध किया गया। अनुरोध के बावजूद पत्तन ने उन्हें अंतर्विष्ट नहीं किया है। एमओएस द्वारा जारी और इस प्राधिकरण द्वारा उक्त आदेश में अधिसूचित दिशानिर्देश संशोधित दरमानों में अंतर्विष्ट कर लिया गया है।
- (ग) यहाँ यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि कार्गो और पोत संबंधी सेवाओं के लिए कम प्रभार निर्धारित करने के साथ-साथ महापत्तन न्यासों और वीओटी प्रचालकों द्वारा नियमित घंटों के पश्चात सेवाएं प्रदान करने के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट देने के बारे में इस प्राधिकरण ने पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 3 फरवरी, 2016 के पत्र संख्या पीडी/14033/101/2015-पीडी-V के आधार पर 09 फरवरी, 2016 को समान रूप से अपनाने के लिए आदेश संख्या टीएएमपी/14/2016-विविध पारित किया। वीपीटी ने कार्गो और पोत संबंधी सेवाओं के लिए कम प्रभार निर्धारित करने के साथ-साथ महापत्तन न्यासों और वीओटी प्रचालकों द्वारा नियमित घंटों के पश्चात सेवाएं प्रदान करने के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट देने का कोई प्रस्ताव नहीं किया है। इसलिए वीपीटी को उसे प्रस्तावित दरमानों में अंतर्विष्ट करने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन 24 x 7 काम करता है इसलिए कोई नियमित या अनियमित घंटे नहीं है इसलिए पत्तन ने नियमित घंटों के पश्चात कार्गो और पोत संबंधी सेवाओं के प्रदान करने पर अलग से न्यून प्रभारों का प्रस्ताव नहीं किया है। यद्यपि वीपीटी ने नियमित घंटों के पश्चात दी जाने वाली सेवाओं के लिए अलग से न्यून/विशेष छूट देने का प्रस्ताव नहीं किया है इस संबंध में एक सामान्य सोपाधिकता निर्धारित करना विवेकपूर्ण होगा जैसा कि 9 फरवरी, 2016 के आदेश में अनुमोदित है ताकि वीपीटी के पास विकल्प उपलब्ध हों और उसने सरकारी अनुदेशों का अनुपालन किया है।
- (घ) वीपीटी ने, प्रस्तावित दरमानों में, एक टिप्पणी अंतर्विष्ट की है कि पत्तन पर आने वाले पोत, जिनके लिए सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजन से आईजीएम और/अथवा ईजीएम दाखिल किए गए हैं, को कार्गो 'नहीं' माना जा सकता और वे वाहन मात्र हैं और पत्तन ऐसे पोतों से घाटशुल्क नहीं लेगा। यह प्रस्ताव वीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को संबोधित हमारे 25 मार्च, 2016 के पत्र संख्या टीएएमपी/53/2002-विविध पर आधारित है जो एमओएस के 16 अप्रैल, 2015 के पत्र संख्या पीडी/25021/7/2015-पीडी.1 के अनुसरण में जारी किया गया था जिसमें एमओएस सभी महापत्तन न्यासों को आयात सामान्य मालसूची (आईजीएम) और निर्यात सामान्य मालसूची (ईजीएम) में पोत को कार्गो के रूप में व्यक्त करने पर घाटशुल्क प्रभारों का अनुसरण का निदेश देता है। प्रस्तावित टिप्पणी, इसलिए, स्वीकृत है। किया गया आशोधन यह है कि 1.2 पर सामान्य टिप्पणी के स्थान पर इसे घाट शुल्क भाग की अंतिम टिप्पणी के रूप में जोड़ दिया गया है। इसके अतिरिक्त एमओएस और चेन्नई पत्तन न्यास के पत्रों के संदर्भ के कुछेक वाक्य संगत नहीं हैं, अतः विलुप्त कर दिए गए हैं।

(xxiii) खण्ड 2.1- पत्तन देयताएं की टिप्पणी संख्या (iv) - पत्तन ने यह कहने के लिए एक वाक्य जोड़ा है कि पत्तन देयताओं की उगाही के लिए प्रथमकृत बलास्ट के साथ तेल टैंकरों पर लागू न्यूनीकृत सकल टनभार

एसपीएम पर प्रहस्तित टैंकरो पर लागू नहीं होगा, इस आधार पर की वीपीटी और एचपीसीएल के बीच एक अलग से करार हुआ था। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि चूंकि वीपीटी और एचपीसीएल के बीच अलग से एक समझौता ज्ञापन इसलिए जोड़ा है कि पत्तन देयताओं की उगाही के लिए प्रथकृत बलास्ट के साथ तेल टैंकरो पर लागू न्यूनीकृत सकल टनभार एसपीएम पर प्रहस्तित टैंकरो पर लागू नहीं होगा।

इस संबंध में यह कहना समीचीन होगा कि वीपीटी के दरमानों में निर्धारित वर्तमान टिप्पणी यह बताती है कि पृथकृत बलास्ट के साथ तेल टैंकरो के लिए न्यूनीकृत सकल टन भार जो इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाण पत्र के 'अभियुक्ति कॉलम' में इंगित है को इसका सकल टनभार लिया जायेगा जो इस प्राधिकरण द्वारा 15 मार्च, 2000 को पारित आदेश संख्या टीएएमपी/15/2000 वीपीटी पर आधारित है और जो महानिदेशक पोत परिवहन द्वारा जारी परिपत्र के आधार पर सभी महापत्तन न्यासों के लिए समान रूप से अभिग्रहण के लिए था। यह कहना संगत होगा कि एसपीएम प्रचालन कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) और कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) पर भी किया जाता है। इन मामलों में ऐसा कोई संशोधन नहीं किया गया। चूंकि वर्तमान निर्धारण महानिदेशक पोत परिवहन द्वारा जारी परिपत्र पर आधारित है और सभी महापत्तन न्यासों पर समान रूप से अभिग्रहीत है, वीपीटी द्वारा कोई असाधारण स्थितियों नहीं बतायी गई है जो एसपीएम पर एचपीसीएल द्वारा प्रहस्तित टैंकरो के संबंध में उससे विचलन की मांग करती है। अतः वर्तमान टिप्पणी में यथास्थिति बनाये रखी जाती है।

- (xxiv) (क) प्रस्तावित दरमानों के मूल प्रारूप में, वीपीटी ने भाग 2.2.2 के नीचे क्रम संख्या 4 के अन्तर्विष्ट करने का प्रस्ताव किया है जिसके अंतर्गत उन पोतों को पाइलटेज शुल्क में 50 प्रतिशत रियायत देने का प्रस्ताव है जो लदान/उतराई प्रचालन पूरा कर लेने के पश्चात खुले पोत आश्रय (रोड) को परिवर्तित होते हैं। तत्पश्चात, संशोधित प्रस्ताव में पत्तन ने भाग 2.2.2 के अंतर्गत मद संख्या 4 को यह कहते हुए विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है कि लदान/उतराई कार्य पूरा कर लेने के पश्चात खुले पोत आश्रय (रोड) पर परिवर्तित होने वाले पोतों को पाइलटेज शुल्क में कोई रियायत देने का प्रस्ताव नहीं है। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।
- (ख) 2.2.4 के अंतर्गत वर्तमान टिप्पणी 5 यह है कि पोत उतराई अथवा लदान के पश्चात जब कभी शिफ्ट किया जाता है तो पहली छूट पर ग्राह्य प्रभागों में 50 प्रतिशत की छूट विस्तारित है। अब पत्तन ने प्रस्ताव किया है कि इस रियायत को लदान अथवा उतराई के पश्चात पोत को रोड में शिफ्ट करने पर भी 50 प्रतिशत रियायत दी जाए। लदान अथवा उतराई को पूरा करने के पश्चात पोत के रोड में शिफ्ट करने पर भी यह रियायत अनुज्ञेय होगी। विजाग स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन (वीएसएए) ने यह स्पष्टिकरण मांगा कि क्या 50 प्रतिशत रियायत दोनों शिफ्टिंग पर लागू होगी अर्थात् बर्थ से रोड और इसके विपरीत अथवा पाइलटेज पर/पत्तन ने तत्पश्चात प्रस्तावित टिप्पणी को यह कहते हुए आशोधित किया कि यह पहली शिफ्टिंग पर लागू होगी। आशोधित प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।
- (ग) वीएसएए ने उल्लेख किया है कि वर्तमान में जब कभी किसी पैनामैक्स पोत को भीतरी बंदरगाह पर शिफ्ट किया जाता है तो मास्टर तैनात किये जा रहे हैं और अलग से बिल बनाया जाता है। क्योंकि पाइलटेज शुल्क में पत्तन पाइलटों की सेवाओं की तैनाती शामिल है तो पैनामैक्स पोत की भीतरी बंदरगाह में शिफ्ट करने के लिए अतिरिक्त अधिकारी/अतिरिक्त मास्टर की तैनाती समाप्त की जाए। यहां यह कहना उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में पैनामैक्स पोत को भीतरी बंदरगाह में शिफ्ट करने के लिए अतिरिक्त अधिकारी/अतिरिक्त मास्टर के तैनाती के लिए अलग से प्रभागों का निर्धारण नहीं किया है। अतः पत्तन द्वारा उगाहे प्रभागों का आधार यदि कोई हो, ज्ञात नहीं है। पत्तन के तथापि संयुक्त सुनवाई के दौरान यह स्वीकार किया कि पाइलट सेवाएं प्रदान कर पोत को लाने का उत्तरदायित्व पत्तन का है। पत्तन ने बताया कि अतिरिक्त अधिकारियों की तैनाती समाप्त कर दी गई है। इस प्रकार वीएसएए द्वारा उठाये गए मुद्दे को पत्तन द्वारा निपटा दिया गया है।

- (घ) वीपीटी ने अनुसूची 2.2.4 के नीचे टिप्पणी संख्या 7 का प्रस्ताव किया है कि जब किसी पोत की मूवमेंट टग खराब होने, अपर्याप्त लम्बाई, समुचित चपलान की कमी आदि के कारण अवरूद्ध अथवा परिवर्तित करना पड़े जिसके लिए पोत की कोई गलती नहीं होती पोत से तब तक किसी प्रभार की उगाही नहीं की जाएगी जब तक कि उसे आबंटित बर्थ/मूरिंग नहीं मिल जाती। प्रस्तावित टिप्पणी इस सिद्धांत से निकली है कि पत्तन के कारण हुए विलम्बों के लिए प्रयोक्ता पर प्रभार नहीं डाला जायेगा और व्यवसाय लाभान्वित होगा। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।
- (xxv) न्यून निष्पादन के लिए शास्ति से संबंधित अनुसूची 2.3.3 के अंतर्गत पत्तन ने मूल रूप से दो टिप्पणियों का प्रस्ताव किया था एक टिप्पणी यदि पोत का अधिक रूकना उत्पादकता के निर्धारित मानदंडों से अधिक हो जाता है तो दो गुणा दंड लगाती थी। दूसरी टिप्पणी 5 गुणा का प्रस्ताव करती है यदि पोत का अधिक रूकना निर्धारित मानदंडों से इतर 4 घंटे से अधिक हो जाता है।
- वीएसएए ने निवेदन किया कि प्रस्तावित उपबंध काफी कठोर है और वीपीटी से इस पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया। पत्तन ने इस बिन्दु का परीक्षण किया और पहली टिप्पणी को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया और दूसरी टिप्पणी में 5 गुणा दंड को घटाकर 2 गुणा करने का प्रस्ताव किया। यदि पोत निर्धारित मानदंडों से इतर 4 घंटे से अधिक हो सकता है तो दो गुणा उगाही के संशोधित प्रारूप दरमान की प्रस्तावित टिप्पणी, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, अनुमोदित किया जाता है।
- (xxvi) (क) रोड स्टीड प्रभारों की उगाही को पहले 24 घंटे के लिए छूट देने के वर्तमान उपबंध को बढ़ा कर पहले 48 घंटे करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि उसके वित्तीय प्रभाव को फार्म 3 में राजस्व आकलन में कलमबद्ध किया गया है। इस संबंध में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित है।
- (ख) पत्तन ने भाग 2.3.5-खुला पोत आश्रय (रोड) प्रभारों के अंतर्गत दो नई टिप्पणियां प्रस्तावित की हैं। पहली टिप्पणी बताती है कि रोड स्टीड प्रभार तभी लागू होंगे जब पोत बर्थ/ बर्थों के अभाव में प्रतीक्षा करता है। यदि पोत बर्थ/ बर्थों के अभाव से इतर किसी अन्य कारण से प्रतीक्षारत है तो प्रभार लागू प्रभारों से 3 गुणा होंगे। किसी भी हितधारक ने इस मुद्दे पर कोई स्पष्ट टिप्पणी नहीं की है। प्रस्तावित टिप्पणी स्वीकृत की जाती है।
- (xxvii) संशोधित प्रारूप दरमान में पत्तन ने भाग 3.1 के नीचे टिप्पणी संख्या 7 का प्रस्ताव किया है कि बर्थों पर पोतांतरण प्रचालन कर रहे मुख्य टैंकर और उप टैंकर खुला पोत आश्रय प्रभारों से छूट प्राप्त रहेंगे। पत्तन ने बताया है कि प्रस्तावित अंतर्वेशन वर्तमान दरमानों के भाग 32.3.5 के नीचे वर्तमान टिप्पणी संख्या 2 का विस्तार है जिसके अंतर्गत लगरगाह में पीओएल के पोतांतरण के लिए मुख्य/उप टैंकर रोड स्टीड प्रभारों से छूट प्राप्त है। पत्तन ने यह पुष्टि भी की है कि प्रस्तावित आशोधन के वित्तीय प्रभाव को राजस्व आकलनों में कलमबद्ध कर लिया है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर प्रस्तावित टिप्पणी स्वीकृत की जाती है। बस एक बात है कि प्रस्तावित टिप्पणी को भाग 3.1 से हटा कर भाग 2.3.5 में रखा गया है जो रोड स्टीड प्रभारों से संबंधित है और वहां पर टिप्पणी संख्या 4 के रूप में अंतर्विष्ट की जाती है। फलस्वरूप, भाग 2.3.5 के अंतर्गत प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 4 और 5 को पुनःसंख्याकित करते हुए 5 और 6 किया जाता है।
- (xxviii) (क) घाट शुल्क अनुसूची के अंतर्गत, अन्य रसायनों, मशीनरी, बिजली का सामान और समुद्री उत्पादों के विषय में घाट शुल्क अभी भी यथा मूल्य आधार पर प्रस्तावित किया गया है। कार्यकारी दिशानिर्देशों का खंड 2.10 पत्तन न्यास से अपेक्षा करता है कि वर्तमान दरमानों में यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क दर को हटा देगा और ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए विशिष्ट देखभाल के मद्देनजर विशिष्ट घाटशुल्क या बाजार निर्धारित प्रशुल्क निर्धारित करेगा। इसलिए वीपीटी को इन कार्गो मदों पर प्रति यूनिट आधार पर घाट शुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था। इस संबंध में वीपीटी ने सूचित किया है कि वीपीटी 'प्रति यूनिट दर' के लिए

प्रस्ताव बनाने की प्रक्रिया में है और शीघ्र ही एक प्रस्ताव दायर करेंगे। तब तक, वीपीटी ने प्रस्तावित उगाही को यथामूल्य आधार पर अनुमोदित करने का अनुरोध किया।

वर्तमान में प्रति यूनिट आधार पर घाटशुल्क निर्धारण के किसी प्रस्ताव के अभाव में, यह प्राधिकरण वर्तमान यथामूल्य दरों को जारी रखने की अनुमति देता है। वीपीटी को रसायनो, मशीनरी, बिजली का सामान और समुद्री उत्पादों के संबंध में घाटशुल्क का निर्धारण प्रति यूनिट आधार पर निर्धारित करने का भलीभांति विश्लेषित प्रस्ताव तैयार करने और इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 3 महीने की अवधि के भीतर दायर करने का निदेश दिया जाता है।

- (ख) पोतपरिवहन मंत्रालय से प्राप्त एक पत्र के आधार पर, वीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को 07 अगस्त, 2014 के पत्र संख्या टीएएमपी/35/2013-विविध के द्वारा अनुरोध किया गया था कि वे अपने-अपने दरमानों में रक्षा भंडारों की घाटशुल्क दरों को लागू करने के बारे में एक टिप्पणी इस प्रकार रखें कि निर्धारित दरों के संबंध में प्रयोक्ताओं को कोई आशंका न हो। पत्तन ने न्यू मंगलोर पत्तन न्यास की दरमानों में रक्षा भंडार उपस्करों के लिए निर्धारित दरों को अपनाते हुए रक्षा भंडार उपस्करों पर विदेशी कार्गो के लिए 127.95 ₹0/प्रति टन और तटीय कार्गो पर 76.77 ₹0 प्रति टन घाट शुल्क दर का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दर नये कार्गो/सेवा के लिये कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 में निर्धारित विकल्पो में से एक है इसलिये इसे अनुमोदित किया जाता है। यह देखा जाता है कि, तथापि पत्तन ने रक्षा भंडार उपस्करों के लिये एक विशिष्ट दर प्रस्तावित की है, परन्तु इसने रक्षा भंडारों को परिभाषित नहीं किया ताकि निर्धारित दरों के संबंध में प्रयोक्ताओं को कोई आशंका न हो। मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, जिसे इस मामले के साथ-साथ ही निपटाया जा रहा है, यह कहा है कि 'रक्षा भंडार' में 'बम, हथगोले, तारपीडो, माइन्स, प्रक्षेपास्त्र और युद्ध के इसी प्रकार का गोलाबारूद और प्रोजेक्टाइल्स और उसके भाग, जिसमें जिसमें शॉट और कार्टरिज वैड होते हैं, जो हथियार, गोलाबारूद, उनके भाग और अनुषंगी के अंतर्गत आते हैं शामिल होते हैं परन्तु, "उनके भाग" के संदर्भ में रेडियो और राडार उपकरण शामिल नहीं होंगे जैसाकि भारतीय सीमाशुल्क प्रशुल्क के अध्याय 93 की टिप्पणी (2) में निर्धारित है। उक्त टिप्पणी को एमबीपीटी के दरमानों में अनुमोदित किया गया है। अतः प्रस्तावित उक्त टिप्पणी को वीपीटी के दरमानों में भी अंतर्विष्ट किया जाता है ताकि निर्धारित दरों को लागू करने में प्रयोक्ताओं के दिमागों में आशंकाओं से बचा जा सके।

- (xxix) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.1 के अनुसार महापत्तन न्यास कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, औसत फेरे प्रति घंटा के अनुसार कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक भी बनाएंगे। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापसी समय और पोतों के औसत प्री-बर्थिंग समय तथा किसी अन्य पैरामीटर, जो पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाया जाता है, के अनुसार कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करेगा। वीपीटी ने, कंटेनर प्रहस्तन सहित, औसत शिप बर्थ दिवस उत्पादन टन/प्रतिदिन के संदर्भ में कार्गो संबंधी सेवाओं के लिए पत्तन ने औसत पोतों के टर्न-अराउंड समय के संदर्भ में और पोतों के औसत बर्थिंग पूर्व समय के संदर्भ में निष्पादन मानकों की प्रतिबद्धता दर्शायी है। प्रशुल्क नीति, 2015 निष्पादन मानकों के प्रस्ताव के लिए बर्थ पर निष्क्रय समय के प्रतिशत अथवा किसी विधि अथवा आधार का निर्धारण नहीं करती। वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित निष्पादन मानक दरमानों के साथ निर्धारित किये जाते हैं।

- (xxx) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के अनुसार, दरमान 01 जनवरी, 2014 और प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक में परिवर्तन के 100 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से वार्षिक आधार पर सूचकांकित किया जायेगा। दरमानों में ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जायेगा और समायोजित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 01 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेगा। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क

नीति 2015 का खंड 3.2 के अनुसार डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर दरमान में वार्षिक सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा पूरे किये गए निष्पादन मानकों के अधीन होगा। यदि कोई पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक पूरा नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जायेगी। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि वर्तमान मामले में वर्ष 2015-16 के लिए दरमानों के निकालने के प्रयोजन से सूचकांकन पर एआरआर में विचार कर लिया गया है। दरमानों में आगामी वार्षिक सूचकांकन 01 अप्रैल, 2017 से लागू होगा बशर्ते कि वर्ष 2016-17 में निष्पादन मानक प्राप्त कर लिये जाएं। ऐसा होने पर, दरमानों में इस प्रभाव की एक टिप्पणी अंतर्विष्ट की जाये कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन 01 अप्रैल, 2017 से होगा बशर्ते कि वीपीटी दरमानों के साथ अधिसूचित निष्पादन मानक प्राप्त कर ले। यदि दरमानों में निर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त नहीं किये जाते तो उस वर्ष विशेष के लिए दरमानों में सूचकांकन नहीं होगा। प्रशुल्क नीति, 2015 अनुबद्ध करती है कि दरमानों में वार्षिक सूचकांकन निष्पादन मानकों के प्राप्त कर लेने पर स्वतः ही हो जायेगा। इसके लिए, महापत्तन न्यास को इस प्राधिकरण से संपर्क करने की आवश्यकता नहीं है। पारदर्शिता के उद्देश्य से, पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह कलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर संबंधित प्रयोक्ताओं और साथ ही इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा अनुबद्ध स्तर की 01 जनवरी, से 31 दिसम्बर के बीच इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों की घोषणा करे। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानक पत्तन द्वारा प्राप्त कर लिये जाते हैं तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर इस दरमान में निर्धारित दरों को स्वतः सूचकांकित कर सकता है और सूचकांकित दरमान लागू करने की सूचना वीपीटी संबंधित प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को देगा।

- (xxxi) वीपीटी के वर्तमान दरमानों का पिछली बार 30 जून, 2016 तक अथवा संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, विस्तार किया गया था। जब तक इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान, जिन्हें अलग से अधिसूचित किया गया है, तब तक जुलाई, 2016 के आस-पास होगा। वर्तमान दरमानों के तब तक विस्तार किया समझा जाये जब तक संशोधित दरमान प्रभावी नहीं होते।
- (xxxii) कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित दरमान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात 3 वर्ष तक वैध रहेंगे। चूंकि प्रशुल्क नीति, 2015 अपेक्षा करती है कि तीन वर्षों के लेखापरीक्षित लेखाओं में वास्तविक आंकड़ों के एआरआर के आधार पर प्रशुल्क का परिकलन हो, इसलिए, संशोधित दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2019 तक निर्धारित की जाती है।
- (xxxiii) (i) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 8.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; रियायतें और छूटें निम्नतम स्तरों पर होते हैं। वीपीटी शिथिलता का प्रयोग करते हुए निम्न दरे प्रभारित कर ऊंची रियायतें और छूटें दे सकता है।
- (ii) जैसा कि पहले बताया गया है, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.7 के अनुसार, वीपीटी को ही यह सुनिश्चित करना है कि दरमानों में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात की हानि न हो।
- (iii) दरमानों को शासित करने वाली समाभिरूपता में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित आशोधनो पर वीपीटी द्वारा दिये गए औचित्यों/ स्पष्टीकरणों के आधार पर अनुमोदन के लिए विचार किया गया। बताये गए कारणों से वीपीटी द्वारा प्रस्तावित समाभिरूपता में कुछेक आशोधन को अनुमोदित नहीं किया गया। यदि रिकार्ड में अथवा किसी अन्य औचित्यपूर्ण कारणों से कोई त्रुटि पाई जाती है, केपीटी, प्रयोक्ता/ प्रयोक्ता संगठन समीक्षा के लिए पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकते हैं।

19.1. परिणाम में, और ऊपर दिये गए कारणों से, और विचारों की समग्रता के आधार पर, यह प्राधिकरण केपीटी के संशोधित दरमान और निष्पादन मानकों का अनुमोदन करता है जो पहले ही भारत के राजपत्र में अलग से अधिसूचित कर

दिए गए हैं। संशोधित दरमान भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात प्रभावी होंगे और 31 मार्च, 2019 तक प्रभावी रहेंगे जो पहले ही 21 जून, 2016 के एक अलग आदेश में दिये गये हैं। तत्पश्चात, दिया गया अनुमोदन स्वतः ही व्यपगत हो जायेगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से उनका विस्तार नहीं किया जायेगा।

19.2. वीपीटी ने, कंटेनर प्रहस्तन के विषय में, औसत शिप बर्थ दिवस उत्पादन टन प्रतिदिन के संदर्भ में और कार्गो संबंधी सेवाओं के लिए पत्तन ने औसत पोतों के टर्न-अराउंड समय के संदर्भ में और पोतों के औसत बर्थिंग पूर्व निष्क्रिय समय के संदर्भ में निष्पादन मानकों की प्रतिबद्धता दर्शायी है।

19.3 प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 में यथा प्रस्तावित दरमानों का सूचकांकन प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.2 के साथ पठित किया जाए। यदि वीपीटी निष्पादन मानकों को पूरा नहीं करता तो वीपीटी आगामी वर्ष के लिए सूचकांकन का हकदार नहीं है।

19.4 प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अनुसार, महापत्तन न्यास अपने प्रत्येक बर्थ के लिए कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत वापसी समय, औसत बर्थिंग-पूर्व प्रतीक्षा समय एवं वसूल किए गए प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्टें प्राधिकरण को भेजेंगे। इसके अलावा, कंटेनर बर्थों के लिए, वार्षिक रिपोर्टें कंटेनरों के लिए औसत फेरे प्रति क्रेन घंटा और औसत विराम समय पर प्राधिकरण को भी उपलब्ध करवाई जाएंगी। पत्तनों द्वारा वार्षिक रिपोर्टें प्रत्येक वर्ष के समाप्त होने के 60 दिनों के भीतर प्रस्तुत की जाएंगी। प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

19.5 कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, प्राधिकरण प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अंतर्गत महापत्तनों से प्राप्त सभी सूचनाएं अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वीपीटी द्वारा भेजे गए कुछेक आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित न करने के वीपीटी के अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होते हैं। ऐसे अनुरोध प्रसंगाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और ऐसे प्रकाशन से उनके राजस्व/प्रचालन पर पड़ने वाले प्रभावों के संबंध में विस्तृत औचित्य के साथ भेजे जाने चाहिए। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/16 (205)]

अनुलग्नक - I

प्रशुल्क निर्धारण हेतु महापत्तन न्यासों के लिए नीति, 2015 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व मांग का संगणन

फॉर्म-I

लाख रुपये					
क्रम सं.	विवरण		ब-1 (वास्तविक) 2011-12	ब-1 (वास्तविक) 2012-13	ब-1 (वास्तविक) 2013-14
1	कुल व्यय (वार्षिक लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)	नोट 1			
(i)	प्रचालनव्यय(मूल्यहास सहित)		32,093.04	34,707.33	41,605.30
(ii)	प्रबंधन एवं सामान्य ऊपरि व्यय		11,543.25	14,234.70	16,149.37
(iii)	वित्तनीय और विविध व्यय (एफएमई)		84,036.02	36,306.00	34,014.74
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)		127,672.31	85,248.03	91,769.41
2	घटाएं: समंजन				
(i)	संपदा संबंधी व्यय				
	(क) प्रचालनव्यय (मूल्यहास सहित)		2,896.72	3,021.02	3,480.31

	(ख)प्रबंधन एवं प्रशासकीय ऊपरि व्यय		1,266.45	1,175.93	1,824.61
	(ग)आवंटित एमएमई		2,329.19	1,584.14	1,571.54
	उप-योग 2(i)=(क)+(ख)+(ग)		6,492.36	5,781.09	6,876.47
(ii)	ऋणोंपर ब्याज		44.06	44.06	44.06
(iii)	बकायामजदूरी,पेंशन का बकाया, उपदान,अनुग्रही अनुदान (प्रत्येक मद की सूची दे) आदि जैसे एक वारगी व्यय का 4/5वां भाग यदि कोई हो।	नोट 2			
	(क)बकायामजदूरी		-	-	2,819.09
	(ख)पेंशनका बकाया				
	(ग)				
	उप-योग 2(iii)=(क)+(ख)+(ग)		-	-	2,819.09
(iv)	पेशननिधि के अंशदान का 4/5 भाग	नोट 3	46,231.23	14,171.20	12,000.00
(v)	प्रचालनव्यय और मूल्य ह्रास के योग का 25 प्रतिशत सेअधिक प्रबंधन एवं प्रशासकीय ऊपरिव्यय	फार्म 2 के अनुसार	1,358.36	2,754.45	2,580.78
(vi)	प्रशुल्कनीति 2015 के खंड2.10 के अंतर्गत कैपिटव बर्थों के प्रशुल्क निर्धारण के लिएप्रासंगिक व्यय यदि कोई हो ।				
	(क)प्रचालन व्यय				
	(ख)मूल्यह्रास				
	(ग)प्रबंधन एवं प्रशासकीय ऊपरि व्यय				
	(घ) आवंटित एफएमई				
	उपयोग 2(vi)=(क)+(ख)+(ग)+(घ)		-	-	-
	2 कायोग = 2(i) + 2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)		54,126.01	22,750.80	24,320.40
3	सभीसमंजनों के पश्चात कुल व्यय (3=1-2)		73,546.30	62,497.23	67,449.01
4	क्रमसंख्या 3 का औसत व्यय = (व1+व2+व3)/3			69,710.24	*
5	नियोजितपूजी				
	(i)31-3-2014 को निबल स्थायी परिसंपत्तियां (वार्षिक लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)				90,250.51
	(ii) जोड़े: 31-3-2014 कोप्रगतिरत्त कार्य (वार्षिक लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)				32,440.37
	(iii)घटाएं :संपदासंबंधी कार्यों से संबंधित स्थायीपरिसंपत्तियों का निबल मूल्य (वार्षिकलेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)				17,462.13

	(iv) घटाएं: 31 मार्च 2014 को बीओटी प्रचालक को स्थानांतरित स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य, यदि कोई हो, (लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)		
	(v) घटाएं: प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 कैप्टिव बर्थों के लिए विचारित 31-3-2014 को स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य (लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)		
	(vi) जोड़े: कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानकों के अनुसार कार्य पूंजी	फार्म 4 और नोट 4 के अनुसार	
	(क) इनवेंट्री		313.43
	(ख) सट्टी डेटर्स		1,960.51
	(ग) नकद		3807.97
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का योग		6,081.90
	(vii) कुल नियोजित पूंजी [(i) +(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(घ)]		111,310.66
6	क्रम सं. 5(vii) पर नियोजित पूंजी पर 8 प्रतिशत प्रत्यागम	नीचे नोट देखें	8,904.85
7	31-03-2014 को वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) [(4)+(6)]		78,615.09
8	वर्ष 2014-15 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एआरआर में सूचांकन @ 6% (7*1.06)		83,332.00
9	वर्ष 2015-16 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एआरआर में सूचांकन @ 3.82% (8*1.0382)		86,515.28
10	अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)		86,515.28
11	ऊपर क्रम सं. 10 पर आकलित अधिकतम सीमा स्तर पर सूचकांकित एआरआर में प्रस्तावित दरमानों में आकलित राजस्व	फार्म 3 और 5 के अनुसार	75,591.02

अनुलग्नक II

प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत बीपीटी द्वारा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा आशोधित वार्षिक राजस्व मांग का संगणन

लाख रुपये

क्रम सं.	विवरण	व-1 (वास्तविक)	व-1 (वास्तविक)	व-1 (वास्तविक)
1	कुल व्यय (वार्षिक लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)			
(i)	प्रचालन व्यय(मूल्यहास सहित)	32,093.04	34,707.33	41,605.30
(ii)	प्रबंधन एवं सामान्य ऊपरि व्यय	11,543.25	14,234.70	16,149.37
(iii)	वित्तनीय और विविध व्यय(एफएमई)	84,036.02	36,306.00	34,014.74
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	1,27,672.31	85,248.03	91,769.41
2	घटाएं: समंजन			
(i)	संपदा संबंधी व्यय			
	(क)प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	2,896.72	3,021.02	3,480.31
	(ख)प्रबंधन एवं प्रशासकीय ऊपरि व्यय	1,266.45	1,175.93	1,824.61
	(ग) आर्बिट्रिट एमएमई	2,329.19	1,584.14	1,571.54
	उप-योग 2(i)=(क)+(ख)+(ग)	6,492.36	5,781.09	6,876.47
(ii)	ऋणों पर ब्याज	44.06	44.06	44.06
(iii)	बकाया मजदूरी,पेंशन का बकाया, उपदान,अनुग्रही अनुदान (प्रत्येक मद की सूची दे) आदि जैसे एक बारगी व्यय का 4/5वां भाग यदि कोई हो।			
	(क)बकाया मजदूरी	-	-	2,819.09
	(ख) पेंशन का बकाया			
	(ग)			
	उप-योग 2(iii)=(क)+(ख)+(ग)	-	-	2,819.09
(iv)	पेंशन निधि के अंशदान का 4/5 भाग	46,231.23	14,171.20	12,000.00
(v)	प्रचालन व्यय और मूल्य हास के योग का 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन एवं प्रशासकीय ऊपरि व्यय	1,358.36	2,754.45	2,580.78
(vi)	प्रशुल्क नीति 2015 के खंड2.10 के अंतर्गत कैप्टिव बर्थों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्यय यदि कोई हो ।			
	(क) प्रचालन व्यय			
	(ख) मूल्यहास			
	(ग) प्रबंधन एवं प्रशासकीय ऊपरि व्यय			
	(घ) आर्बिट्रिट एफएमई			
	उपयोग 2(vi)=(क)+(ख)+(ग)+(घ)	-	-	-

	2 का योग = 2(i) + 2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	54,126.01	22,750.80	24,320.40
3	सभी समंजनों के पश्चात कुल व्यय (3=1-2)	73,546.30	62,497.23	67,449.01
4	क्रम संख्या 3 का औसत व्यय = (व1+व2+व3)/3		69,710.24	*
5	नियोजित पूंजी			
	(i)31-3-2014 को निबल स्थायी परिसंपत्तियां (वार्षिक लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)			90,250.51
	(ii) जोड़े: 31-3-2014 को प्रगतिरित्त कार्य (वार्षिक लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)			32,440.37
	(iii)घटाएं :संपदा संबंधी कार्यों से संबंधित स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य (वार्षिक लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)			17,462.13
	(iv)घटाएं: 31 मार्च 2014 को बीओटी प्रचालक को स्थानांतरित स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य, यदि कोई हो, (लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)			
	(v)घटाएं: प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 कैप्टिव बर्थों के लिए विचारित 31-3-2014 को स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य (लेखा परीक्षित खाताओं के अनुसार)			
	(vi) जोड़े: कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानकों के अनुसार कार्य पूंजी			
	(क) इनवेंट्री			313.43
	(ख) सट्टी डेटर्स			1,960.51
	(ग) नकद			4,216.20
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का योग			6,490.13
	(vii) कुल नियोजित पूंजी [(i) +(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]			1,11,718.89
6	नियोजित पूंजी पर 8 प्रतिशत प्रत्यागम क्रम सं. 5(vii)			8,937.51
7	31-03-2014 को वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) [(4)+(6)]			78,647.75
8	वर्ष 2014-15 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एआरआर में सूचांकन @ 6% (7*1.06)			83,366.62
9	वर्ष 2015-16 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एआरआर में सूचांकन @ 3.82% (8*1.0382)			86,551.22
10	अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर)			86,551.22
11	ऊपर क्रम सं. 10 पर आकलित अधिकतम सीमा स्तर पर सूचकांकित एआरआर में प्रस्तावित दरमानों में वीपीटी द्वारा आकलित राजस्व			74,582.80
12	ऊपर क्रम सं. 10 पर आकलित अधिकतम सीमा स्तर पर सूचकांकित एआरआर में प्रस्तावित दरमानों में प्राधिकरण द्वारा आकलित राजस्व			72,848.40

* [रु. 73,546.30 लाख + रु. 62,497.23 लाख +रु. 67,499.01 लाख -रु. 2,819.09 लाख] (अर्थात बकाया मजदूरी/3) + रु. 2819.09 लाख = रु. 69,710.24.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 8th August, 2016

No. TAMP/9/2016-VPT.—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, had disposed of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for general revision of its Scale of Rates, in the Meeting of this Authority held on 21 June 2016. However, considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved on 21 June 2016 was notified in the Gazette of India on 22 July 2016 vide Gazette No. 305. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the reasoned Speaking Order connected with disposal of the proposal of the VPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/9/2016-VPT****Visakhapatnam Port Trust**

Applicant**QUORUM**

- (i) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 21st day of June, 2016)

This case relates to the proposal dated 30 December 2015 received from Visakhapatnam Port Trust (VPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR)

2.1. The existing Scale of Rates of the VPT was last approved by this Authority vide Order No. TAMP/13/2009-VPT dated 18 February 2011 which was notified in the Gazette of India on 31 March 2011 vide Gazette No. 65. The validity of the existing Scale of Rates was till 31 March 2013. Before expiry of the validity, the VPT filed its proposal for revision of existing SOR on 22 March 2013 following Tariff Guidelines of 2005 which was registered as tariff case and taken on consultation. The initial consultation process was completed and Joint hearing was held on 20 September 2013. As agreed at the joint hearing, the VPT was requested vide our letter dated 7 October 2013 to initiate action on a few points and port responded vide its letter dated 19 November 2013.

2.2. However, subsequently, the VPT vide its letter dated 18 December 2013 stated that in view of signing of Concession Agreement with BOT operator, the traffic, income estimates and deficit estimates in its proposal may undergo a change. In view of the above position brought out by the VPT having an impact on its general revision proposal, the port was advised vide our letter dated 31 December 2013 to update its proposal and submit it by 7 January 2014. At the request of the port, the time for filing the revised proposal was extended up to 20 February 2014. However, the VPT, filed its revised proposal only in August/September 2014 vide its letters dated 14 August 2014, 2 September 2014 and 3 September 2014 after lapse of about seven months. In the said revised proposal dated 14 August 2014, the VPT had stated that a separate proposal for capital dredging levy will be filed by them. The revised proposal of the VPT was circulated to concerned users for their comments.

2.3. Subsequently, the VPT vide its letter dated 10 December 2014 submitted a separate proposal for imposing a levy to recover the cost of Capital Dredging which was processed as part of its general revision proposal and consultation with the users/user organizations seeking their comments was initiated.

3.1. In the meantime, the Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. 8(1)/2014-TAMP dated 13 January 2015 issued the new Tariff Policy called "Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015" which was notified in the Gazette of India vide Gazette No. 30 dated 27 January 2015 by this Authority. The new "Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015" has come into effect from 13 January 2015.

3.2. The tariff fixation process envisaged in the new Tariff Policy of 2015 is significantly different from the tariff fixation method stipulated in the Tariff Guidelines of 2005.

3.3. That being so, this Authority vide Order No. TAMP/13/2013-VPT dated 13 February 2015 closed the proposal filed by VPT for general revision of its Scale of Rates as well as its proposal for imposition dredging levy which was

processed as part of general revision proposal and advised port to file a proposal in accordance with the new Tariff Policy of 2015 and also stated that the proposal when received will be processed following the new Tariff Policy, 2015.

4.1. As stated earlier, the validity of the SOR of VPT prescribed in the February 2011 Order is till 31 March 2013. Based on the request made by the VPT, this Authority has extended the validity of existing SOR of VPT a couple of occasions; the last extension being granted vide Order No. TAMP/13/2009-VPT dated 30 March 2016 till 30 June 2016 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier, subject to the condition that if any additional surplus over and above the admissible cost and permissible return emerges for the period post 1 April 2013, it will be governed by the new Tariff Policy 2015.

4.2. Since proposal from VPT for general revision of its SOR under Tariff Policy 2015 was not forthcoming, in extension Order dated 17 November 2015, while extending the validity of the existing SOR of VPT till 31 December 2015 at the request of the VPT, this Authority in the said Order specifically advised VPT to file its proposal by 31 December 2015.

5.1. In this backdrop, the VPT has, vide its letter No. FA/COST/SOR/211 dated 30 December 2015 filed its proposal for general revision of its Scale of Rates following the Tariff Policy, 2015.

5.2. The main points made by the VPT in its proposal are summarised below:

- (i) The proposal is filed under Tariff Policy, 2015 after due consideration of various factors covering trade, points in the guidelines 2015 and other relevant factors and best judgment/assessment on all the aspects including concessions by the management under the Tariff Policy, 2015.
- (ii) Annual Revenue Requirement (ARR) is prepared as per the proforma given by TAMP considering the actuals of 2011-12, 2012-13 and 2013-14 and the ARR is suitably indexed to draw SOR on the indexed ARR.
- (iii) The annual revenue requirement has been worked out excluding Estate Expenditure.
- (iv) Royalty income of BOT operators have not been considered in the present proposal.
- (v) The Return on Capital Employed has been considered at 8% instead of 16%.
- (vi) The VPT has also filed a separate proposal for fixation of levy for radiological equipment facility installed at EQ-7 gate. With respect to this proposal, a joint hearing with trade was conducted on 16 October 2015 at VPT premises and the user associations requested to merge the proposed tariff of Radiological Equipment with any other relevant tariff item while sending the proposal for general revision of the SOR. The same was communicated to VPT also. In compliance of the communication, VPT now proposes in the proposed SOR to collect 0.38 paisa per ton on dry bulk and break bulk cargoes towards installation of radiological equipment for a period of 10 years. The proposed rate is in addition to the wharfage charges prescribed in schedule 4.1. of proposed SOR. Relevant calculation sheet is furnished in support of the proposed rate.
- (vii) The VPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form 3. The port has furnished prescribed Form – 1 and 3 duly certified by Chartered Accountant. A summary position of ARR computation furnished by VPT is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Description	Y1 (2011-12)	Y2 (2012-13)	Y3 (2013-14)
(1)	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	1,27,672.31	85,248.03	91,769.41
(2) (a)	Less Adjustments:			
(i)	Estate related expenses	6,492.36	5,781.09	6,876.47
(ii)	Interest on loans	44.06	44.06	44.06
(iii)	4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/gratuity, arrears of ex gratia payment, etc. (list out			

	each of the items)			
	(a) Wage Arrears	-	-	2819.09
(iv)	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	46,231.23	14,171.20	12,000.00
(v)	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	1,358.36	2,754.45	2,580.78
(vi)	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	NIL	NIL	NIL
	Total	54126.01	22750.80	24320.40
(3)	Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1-2)	73,546.30	62,497.23	67,449.01
(4)	Average Expenses of SI. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3]/3	69,710.24*		
(5)	Capital Employed			
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014(As per Audited Annual Accounts)	90,250.51		
	(ii) Add : Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	32,440.37		
	(iii) Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.	17,462.13		
	(iv) Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.	-		
	(v) Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	-		
	(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	6,081.90		
	(vii) Total Capital Employed	1,11,301.66		
(6)	Return on Capital Employed 8% on SI. No. 5(vii)	8,904.85		
(7)	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+ (6)]	78,615.09		
(8)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 @ 6% (7*1.06)	83,332.00		
(9)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 @ 3.82 (8*1.0382)	86515.28		
(10)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	86,515.28		
(11)	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the ceiling indexed ARR estimated in SI. No. 11 above	75,591.02		

* $[\text{₹}73,546.30 \text{ lakhs} + \text{₹}62,497.23 \text{ lakhs} + \text{₹}67,499.01 \text{ lakhs} - \text{₹}2,819.09 \text{ lakhs}]$ (i.e. wage arrears)/3]+₹2819.09 lakhs = 69,710.24.

(viii) The tariff increase proposed by VPT in the existing SOR is as given below:

a.	Port Dues	40%
b.	Pilotage	30%
c.	Berth Hire	100%
d.	Road Stead Charges (anchorage)	100%
e.	Wharfage on Cargo	50%
f.	Increase in Ground Rent	300%
g.	Increase in Dry Dock Charges	200%
h.	Increase in Cranage Charges	25%
i.	Increase in Towage Charges	30%
j.	Increase in Misc. Charges	25%

(ix) The main modifications/insertion/deletion proposed by VPT are as given below:

(a) **New Insertion/Modification:**

- (i) Section 2.1. – Port Dues Note (iv)
In the existing note (iv) under the said schedule, a sentence is added to state that reduced gross tonnage applicable for oil tankers with segregated ballast for levy of port dues shall not apply to tankers handled at SPM, as a separate agreement was executed between the VPT and the HPCL.
- (ii) Section 2.2.2 and Note No. 4 and Section 2.3.3, Note No. 4 :
50% Concession in Pilotage fees and shifting charges is proposed to be extended to the vessels shifting to Roads after carrying out up topping/ lighting operation.
- (iii) Section 2.3.3 – Penalty for under performance:
New notes inserted as Sl. Nos. 4 and 5.
- (iv) Section 2.3.5 – Road Stead Charges:
Exemption from levy of road stead charges increased from existing 24 hours to 48 hours.
- (v) Section-3.1, Note No. 7:
A new Note No. 7 is inserted exempting Mother and Daughter Tanker vessel carrying transshipment cargo from levy of Road Stead Charges.
- (vi) Section-4.1:
Note under Section-4.1 relating to levy of 0.38 paisa per tonne on all Dry bulk and break bulk cargo in addition to the wharfage rates is proposed for a period of 10 years towards Radiological Equipment installed by the port.
- (vii) Section 4.6.1 Free storage period for goods landed for transshipment (Sl. No. 3):
Free period for project cargo increased from existing 10 days to 20 days. (Sl. No. 1)
- (viii) The port has proposed to introduce a new tariff item at Section 4.6.2 (b) i.e. Demurrage charges on import general/import project cargo delinking from export charges.

- (ix) Section 4.7.4.1 – Reduction of Levy on Time Rate Wages from 234% to 150%:
Port has proposed new Note Nos. 3, 4, 5 under this section.
- (x) A new Section 8.1. wherein tariff for SPM operations is proposed to be introduced for port dues, pilotage fee, berthing charges, mooring/unmooring charges, tug charges, anchorage charges and charges for usage of VPT tug.
- (b) **Deletion of tariff items/existing conditionalities proposed by VPT.**
The existing Section 4.7.4.2 relating to special levy of 31% on all cargo and also on thermal coal availing services of cargo handling worker is proposed to be deleted.
- (x) The Performance Standards proposed by VPT in Form-6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed Performance Standard
(1)	Cargo Related Services	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	(i) Coking Coal (Conv)	7,299.97
	(ii) Steam Coal (Conv)	5,907.34
	(iii) Thermal Coal	15,617.93
	(iv) Fertilizers (raw mat)	
	(v) Fertilizers (Mech)	3,791.22
	(vi) Sulphur (Mech)	2,540.18
	(vii) Rock Phosphate (Mech)	5,284.83
	(viii) Fertilizer (Conv)	4,906.07
	(ix) Sulphur (Conv)	3,547.56
	(x) Rock Phosphate (Conv)	4,623.82
	POL	
	(i) Export POL IH	6,259.13
	(ii) IMP POL IH	4,777.17
	(iii) LPG	9,190.67
	(iv) IMP Crude Oil	59,348.69
	(v) Transshipment Crude (Mother + Daughter)	26,542.73
	(vi) Transshipment POL (Mother + Daughter)	8,617.12
	(vii) Import POL	12,011.13
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	--

(2)	Vessel Related Services	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	5.97
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days)	2.56
(3)	Any other parameters found relevant by the Port	---

5.3. The VPT submitted the proposal without approval of its Boards to avoid further delay and meet the due date given by this Authority i.e. 31 December 2015 to file the proposal assuming that Board approval will be obtained in the ensuing Board meeting and copy of the Board approval will be furnished in due course. Accordingly, the VPT vide its letter dated 25 February 2016 has given a copy of Board Resolution approving the general revision proposal filed by it.

6.1. As per clause 5.2 of Tariff Policy Guidelines, 2015, the Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance Standards in its website giving the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant users/user organisations within 15 days' time. The VPT was, therefore, vide our letter dated 29 January 2016 requested to immediately host the draft SOR along with the proposed Performance Standards in its website and give the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant stakeholder/users with 15 days' time. The VPT was also requested to communicate about the same to all the relevant users/user organisations/BOT Operators as per the list enclosed in the letter dated 4 March 2016 and also intimate this Authority when action is completed.

6.2. The Vizag Seaport Private Limited (VSPL) vide email dated 21 January 2016 has stated that the full proposal has not been hosted on the web site. The VPT was vide letter dated 4 March 2016 again requested to initiate action as stated in our letter dated 29 January 2016 and also to share the complete proposal with VSPL and other users/user association as well.

6.3. In response, VPT vide its letter No. FA/Cost/SOR/2016/14 dated 6 February 2016 addressed to VSPL with a copy endorsed to TAMP has stated that the complete proposal (with Annexure-I to VI) and proposed Scale of Rates can be downloaded from VPT website. The VSPL vide email dated 13 February 2016 has also confirmed about receiving of complete proposal from VPT and has furnished their comments on the proposal of general revision of Scale of Rates, which are brought out in the subsequent paragraphs.

6.4. The VPT has confirmed vide its letter No. FA/COST/SOR/2016/37 dated 11 March 2016 about hosting of the SOR and Performance Standards on its website and has confirmed that a communication was sent to all the relevant user organisations/Organisation bodies/BOT Operators with details of designated address mentioning the time frame of 15 days for their comments.

7. In the meanwhile, the VPT vide its letters dated 7 January 2016 and 25 February 2016 has proposed a few amendment in its earlier proposal. The points made by the VPT in the said two letters are given below:

- (i) (a) The VPT vide its letter dated 7 January 2016 has requested to consider the following amendments in Form-5 filed by the port earlier along with the proposal:

Section	As mentioned in Form-5 sent by VPT alongwith original proposal SOR	To be modified and read as
4.7.4.1 Levy on Time Rate Wages	4. If a vessel is completed prior to closing of a shift, the levy will be limited, to actual number of hours till completion of a shift whichever is higher	4. If a vessel is completed prior to closing of a shift, the levy will be limited, to actual number of hours till completion
-do-	6. In order to reduce idle time of gang bookings is sought, the same will be allowed subject to a minimum of ¼th shift or actual time whichever is higher	NIL
4.7.4.2 Special levy	Not incorporated	NIL

- (b) The port has stated that above modification has been correctly specified in the proposed SOR and hosted in the website of VPT. Hence no correction is required in proposed SOR. Correction is done only in Form-5 in respect of the above items.
- (ii) (a) The port has also stated that the Board has approved the following:

Section in SOR	Draft SOR sent to TAMP vide letter No. FA/Cost/SOR/211 dated 30 December 2015	SOR put up to Board on February 2016	Board resolved and approved
Section 4.7.4 CHD Levy	Section 4.7.4.1 for all cargo availing services of cargo handling worker from cargo handling division including Thermal coal availing services of cargo handling worker for wagon unloading – 150%	4.7.4.1 Cargo handling availing services of cargo handling worker from cargo handling division for export Steel, Granite and Bagged food grains – NIL 4.7.4.2 for all other cargoes availing services of cargo handling worker from cargo handling division, however this tariff is not applicable for designated cargoes with exclusivity to BOT operators as per concession agreements – 150% levy 4.7.4.3 for all cargoes availing services of cargo handling worker from cargo handling division for cargoes designated for BOT berths as per their concession agreement, if any handled at VPT berths – 265%	CHD levy uniformly 150% on all cargoes.
Section - 6	Item No. 2 Licence fee for open space ₹115.35 for first week or part thereof and ₹90.55 for next week or part thereof and onwards (unit per 100 sq. mtrs) Penal rate ₹181.10)	Item no 2 Licence fee for Open Space ₹6.21 per week or part thereof (per sq metre per week) Penal rate in ₹ Nil	Item No. 2 Licence fee for Open Space ₹6.21 per week or part thereof (per sq. mtr per week) Penal rate in ₹ Nil.

- (b) The VPT has stated that the copy of Section 4.7.4 “Levy of Charges for obtaining services of cargo handling workers from Cargo Handling division” and Section 6 i.e. Charges for Licence (Storage) fee of Draft Scale of Rates submitted for Board approval is furnished.
- (c) The draft SOR alongwith Performance Standards is hosted in VPT website on 4 January 2016 and reply to comments on users/user organisations is in process and will be sent in due course. The port has confirmed that revised storage charges (Section-6) as shown in Column 4 above will be hosted in VPT website.
8. The comments received from Vizag Seaport Private Limited (VSPL) was forwarded to VPT as feedback information. The VPT vide its letter dated 19 May 2016 has furnished its reply. It is seen from the reply of VPT that NAVSHIP Marine Services Pvt. Ltd. and Orissa Stevedores Limited have submitted their comments directly to VPT.
9. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested vide our letter dated 16 March 2016 to furnish information/clarifications on a few points by 28 March 2016. This was followed up by reminders dated 22

April 2016 and 11 May 2016. The VPT has, subsequent to the joint hearing, furnished additional information/clarification vide its letter dated 19 May 2016 which is brought out in subsequent paragraph.

10. A joint hearing in this case was held on 18 March 2016 at the VPT premises. The VPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VPT and the concerned users/user organizations have made their submissions.

11.1. As agreed at the joint hearing, the VPT was, vide our letter dated 16 March 2016, requested to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings. This was followed up by reminders dated 31 March 2016, 22 April 2016 and 11 May 2016:

- (i) Furnish a copy of power point presentation made at the joint hearing.
- (ii) At the joint hearing, Visakhapatnam Stevedores Association (VSA), Navship Marine Services Pvt. Ltd., Vizag Seaport Pvt. Ltd., Visakhapatnam Steamship Agents Association and Tamil Nadu Electricity Board have furnished their written submissions. A copy of each of the written submissions is forwarded to VPT. The VPT to furnish its comments immediately.
- (iii) A copy of the notes on arguments made by the users/users associations as recorded at the joint hearing is forwarded to VPT. As agreed at the joint hearing, the VPT to examine the views of the users and suitably modify the proposal. The VPT to submit modified proposal within 15 days' time taking into consideration the points made by the users/user associations. Simultaneously, modified proposal may be forwarded to the users/users associations for their comments within 3 days. The VPT to respond to the comments of users/users associations within 3 days thereafter.
- (iv) The VPT was requested to furnish additional information/clarification sought vide our letter dated 16 March 2016 by 28 March 2016. Since response of the VPT was not received, the VPT was again requested to furnish its response immediately.

11.2. As agreed at the joint hearing, the users/user associations were requested vide our letter dated 16 March 2016 to furnish comments, if any, on modified proposal filed by VPT to TAMP and to the port 3 days from receipt of the modified proposal.

12.1. With reference to action points from VPT arising out of the joint hearing proceedings, the VPT has furnished its reply vide its letters dated 19 May 2016 as below.

12.2. The VPT has furnished copy of power point presentation made at the joint hearing.

12.3. As regard point of action on 11.1 point (ii) and (iii) VPT has furnished its comments on the comments made by users/user associations.

12.4. The VPT vide its letter dated 19 May 2016 has furnished the information/clarification sought under cover of our letter dated 16 March 2016 after regular follow up vide our letters dated 31 March 2016, 22 April 2016 and 11 May 2016. Since the information/clarifications furnished by VPT did not contain information/clarifications on a few points, the VPT was again requested vide our letter dated 25 May 2016 and email dated 01 June 2016 to furnish information on a few points. The VPT has furnished its reply vide its letter dated 01 June 2016 and email dated 04 June 2016. A summary of additional information/clarification sought by us and reply furnished by VPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/Clarification sought by us	Reply furnished by VPT
1.	<u>General</u>	
(i)	The VPT was requested vide our letter dated 22 January 2016 to submit a copy of Board Resolution approving its proposal of general revision of Scale of Rates (SOR) As per Clause 3.1.2 of the Working Guidelines, the port is to submit the Board approval within one month from the date of submission of the proposal if the same is not submitted along with proposal. The VPT is, therefore, once again requested to furnish the requisite document.	VPT vide its Ir. No. FA/Cost/SOR /2016/29 dt.25.2.2016 has sent a copy of VPT Board resolution No. 219/2015 for general revision of SOR to TAMP.

(ii)	The VPT is yet to furnish its comments on the comments received from Vizag Seaport Private Limited (VSPL) a copy of which was forwarded to the VPT vide our letter dated 15 February 2016. The VPT is requested to furnish its comments on comments of VSPL immediately. The VPT has stated vide its letter dated 25 February 2016 that reply to comments on users/user associations is in process. The VPT to forward a copy of the same for our records and also furnish comments of the VPT thereon.	VPT has received comments from VSPL, Navship Marine Services Pvt Ltd (NMSPL) and Orissa Stevedores limited. The comments furnished by VSPL and NMSPL and comments of VPT thereon have been furnished.
2.	<u>Annual Revenue Requirement (ARR) (FORM NO. 1):</u>	
(i)	<u>Average Expenses (Sl No 4):</u> The VPT has arrived at the average expenses of the years 2011-12 to 2013-14 at ₹69,710.24 lakhs. For arriving at the average expenses, it is seen that the VPT has followed Note 2(ii) of the Form 1. It is relevant to state that in the case of general revision of COPT and NMPT, the concerned port had considered simple average of three years which has been accepted by the Authority. Say in the case of VPT it will be ₹67,830.85 lakh (₹73,546.30 lakhs + ₹62,497.23 lakhs + ₹67,449.01 lakhs/3) instead of ₹69,710.24 lakhs. The VPT may consider to modify the ARR in the light of the above observation. The ARR, if modified, may please be furnished after duly certifying the same by the Chartered Accountant/Cost & Management Accountant in practice.	As per Form-1 the average expenses has been arrived at ₹69,710.24 lakhs which is in order as per TAMP note 2(ii) of the Form 1. Hence the same is in order and the ARR has not been modified.
(ii)	<u>Return on Capital Employed (ROCE) (Sl No. 6)</u>	
	As per Clause 2.6 of the Tariff Policy, 2015, ROCE including capital work-in-progress as on 31 March 2014 is to be considered @ 16%. The VPT has, however, considered ROCE @ 8% only. As per clause 2.4 of the Tariff Policy 2015, ARR is the ceiling level. As per clause 2.6 of the Tariff Policy 2015, the port can draw the SOR within the ceiling ARR. Hence the reasons for considering lower ROCE to be clarified.	VPT has considered 8% ROCE instead of 16% ROCE on account of the following: (a) Based on market situation (b) By prescribing a very high rate negative market sentiments will get attracted.
3.	<u>Revenue estimation (Form -3):</u>	
(i)	It is seen from the Annexure - A attached to Form-3 that revenue from Vessel Related Charges is estimated by the port considering increase proposed by it i.e. 40% in port dues, 30% in pilotage, 100% in berth hire etc., over the actual vessel related revenue reported for the year 2014-15. The tariff proposed by VPT for coastal vessel is in compliance with Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 passed by the Authority in pursuance of direction of MOS vide	

	its letter No. 8/(15) 2015 - TAMP dated 17 September 2015. The tariff increase for a coastal vessel at the proposed tariff works out to 104.7% in port dues, 89.9% in pilotage and 192% in berth hire charges. The revenue estimated by VPT based on the methodology followed by it, however, does not capture the full impact of tariff increase proposed for coastal vessel. Moreover, the revenue estimate does not reflect the prevailing exchange rate. The VPT to, therefore, modify the Form-3 and furnish information on the following:	
(a)	Modify the revenue estimate from vessel related services by separately estimating revenue from foreign going vessel and coastal vessel taking into consideration the proposed tariff and actual GRT of vessel handled in the year 2014-15. The VPT to furnish the detailed working for the same as indicated in Note - 1 under Form-3.	As suggested the revenue from foreign going vessel and coastal vessel taking into the proposed tariff and actual GRT of the traffic handled in the year 2014-15. The detailed working for the same has been furnished.
(b)	While estimating the revenue from vessel related services, the prevailing exchange rate may be considered which is at US\$ = ₹67.09 instead of 1 US\$ = ₹65.09 stated to have been considered by VPT. The exchange rate considered for revenue estimates may please be indicated. Consequently, the rate for coastal vessel may also undergo a change. The VPT may consider to suitably modify the revenue estimates.	Revenue from vessel related services the exchange rate now has been considered with US\$=67.09.
(c)	Confirm that the total GRT vessel considered in the revenue estimates matches with the actual total GRT of the vessel handled by the port for the year 2014-15.	Yes it is confirmed that the Average GRT vessel considered in the revenue estimates matches with the actual Average GRT of the vessels handled by VPT for 2014-15.
(d)	As per the format prescribed for estimating the revenue, the VPT is to estimate revenue for each tariff items viz. cargo, vessels and miscellaneous services at the proposed rate for the actual traffic handled by the port in the year 2014-15. Also, furnish detailed working in support of revenue estimates.	VPT now estimated revenue for cargo, vessels at the proposed rate for the actual traffic handled by VPT in 2014-15. Regarding miscellaneous services considered as a percentage increase on the actual revenue received for 2014-15.
(ii)	Clause 2.12. of the revised Working Guidelines issued by TAMP stipulates that if a new condition is introduced or if existing condition is modified due to operational contingency, the port may prescribe such modification with reasons therefor and capture the financial/revenue impact in the ARR. The basis adopted for the tariff proposed for new items is to be furnished and its effect to be captured in the revenue estimations in Form - 3. The VPT has proposed the following new tariff items/conditions in the proposed SOR :	
(a)	Section 2.1. – Port Dues Note (iv) In the existing note (iv) under the said schedule, a sentence is added to state that reduced gross	Since a separate MOU exists between VPT and HPCL, reduced gross tonnage applicable for oil tankers with segregated ballast for levy of port

	tonnage applicable for oil tankers with segregated ballast for levy of port dues shall not apply to tankers handled at SPM, as a separate agreement was executed between the VPT and the HPCL. Non-application of reduced gross tonnage for oil tankers of HPCL handled at the SPM for collection of Port dues to be justified. Please confirm the revenue impact of the same is considered in the revenue estimates in Form 3.	dues shall not apply to tankers handled at SPM.
(b)	Section 2.2.2 and Note No. 4 and Section 2.3.3, Note No. 4 : 50% Concession in Pilotage fees and shifting charges is proposed to be extended to the vessels shifting to Roads after carrying out up topping/lighting operation.	The vessel shifting to roads after up topping/lightening 50% concession was given for the first shifting for the year 2014-15 and the same was collected in full i.e. at 100% in the year 2015-16. Now, it is proposed to clearly specify the concession of 50% while first shifting to roads. The revenue impact of 50% concession for 1 st shifting was already captured in 2014-15 and hence no impact is considered now. Note No. 4 of Section 2.2.2 is deleted since no concession in Pilotage is proposed.
(c)	Section 2.3.3 – Penalty for under performance : New notes inserted as SI. No. 4 and 5.	The penalty is prescribed to improve productivity. The rate of penalty is proposed to be restricted to 2 times.
(d)	Section 2.3.5 – Road Stead Charges: Exemption from levy of road stead charges increased from existing 24 hours to 48 hours.	The financial impact for exemption from levy of road stead charges increased from existing 24 hours to 48 hours works out to ₹15,29,950/- and detailed calculation statement is enclosed as Annexure 2.
(e)	Section-3.1, Note No. 7 : A new Note No. 7 is inserted exempting Mother and Daughter Tanker vessel carrying transshipment cargo from levy of Road Stead Charges.	The exemption at note No. 7 is an extension to an existing one under Section 2.3.5 notes No. 2 of the existing SOR and is extended to berths also in addition to anchorage. The revenue impact is captured at item 10, Road Stead Charges of Annexure to Form 3.
(f)	Section-4.1: Note under Section-4.1 relating to levy of 0.38 paisa tonne on all Dry bulk and break bulk cargo in addition to the wharfage rates is proposed for a period of 10 years towards Radiological Equipment installed by the port.	The proposal for levy of 0.38 paisa tonne on all Dry bulk and break bulk cargo for the Radiological Equipment installed by VPT is deleted.
(g)	VPT has continued to propose wharfage rate on a advalorem basis on few items like on other chemical, electrical goods, machinery and marine products. Clause 2.10 of Working Guidelines issued by the Authority to operationalize the Tariff Policy 2015, stipulates that the while drawing up the SOR, Major Port Trusts shall as far as possible do away with advalorem wharfage rate if any, in the existing SOR of the concerned Major Port Trusts and determine specific wharfage rate in these cases taking into consideration special care to be taken for handling this cargo or a market determined tariff. It is however, seen that the VPT in the	VPT vide its email dated 4 June 2016 has stated that Specific wharfage rates for the items i.e. Other chemicals, Electrical goods, Machinery & Marine products is being worked out which may take some time and a separate proposal proposing specific wharfage rates for the said items will be filed shortly and till such time VPT may be allowed to levy the proposed advalorem rate.

	<p>proposed SOR has continued with the existing tariff arrangement of levy of advalorem rate for the few items. Further, the MOS in its letter dated 15 July 2015 has advised TAMP that the advalorem wharfage rate should be phased out. Wharfage rate should be fixed on per unit basis.</p> <p>The VPT was, therefore, vide our letter dated 1 June 2016 advised to propose specific wharfage rate for the above mentioned cargo items based on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo in line with the advice rendered by the MOS and in compliance with the Working Guidelines issued by the Authority.</p>	
(h)	<p>Section 4.6.1 Free storage period for goods landed for transshipment (Sl. No. 3) :</p> <p>Free period for project cargo increased from existing 10 days to 20 days. (Sl. No. 1)</p>	Free period for project cargo increased from existing 10 days to 20 days (Sl.No. 1) as per TAMP notification G.No. 183 dt.17.6.2014. Hence there is no change.
(i)	<p>The port has proposed to introduce a new tariff item at section 4.6.2 (b) i.e. Demurrage charges on import general/import project cargo delinking from export charges.</p>	Section 4.6.2 (b) i.e. Demurrage charges on import general/import project cargo delinking from export charges. The port has inserted the section 4.6.2(b) as per TAMP notification G. No. 183 dt.17.6.2014.
(j)	<p>Section 4.7.4.1 – Reduction of Levy on Time Rate Wages from 234% to 150%:</p> <p>Port has proposed new Note Nos. 3, 4, 5 under this section.</p> <p>The VPT to explain the reasons and basis for inclusion of the each of the above new tariff items/conditionalities in the proposed SOR. The VPT to also confirm whether the impact of each of the above tariff item/Conditionality is captured in revenue estimates in Form – 3.</p>	<p>The proposal is with due diligence after considering the various parameters and the need for port to improve its financial stability. The port is also considering dynamic price adjustment to face competition by exercising Section 53 of the MPT Act 1963 and hence the CHD levy has been reduced from 265% to 150%.</p> <p>In order to charge for the actual No. of hours engaged rather than the whole shift, new clauses 3 & 4 were introduced. It is clarified that 100% of wages will be recovered in addition to the levy of 150%. The revenue impact of the new clauses have been captured in Revenue estimations in Form-3.</p>
(iii)	<p>The port has proposed deletion of the following conditionalities from the existing SOR:</p> <p>(a) The existing Section 4.7.4.2 relating to special levy of 31% on all cargo and also on thermal coal availing services of cargo handling worker is proposed to be deleted.</p> <p>The VPT to explain the reasons for deletion of the each of the above items from the existing SOR and also confirm whether the impact of the deletion of these items is considered in the Revenue estimates in Form – 3.</p>	The levy of 234% + 31% is 265% stands reduced to 150%.
(iv)	<p>It is seen that the Form 5 given by the VPT does not cover all the tariff items/conditions where VPT has proposed amendment. Form 5 prescribed by the Authority require port to furnish comparative position of existing and</p>	The form 5 now covers only the changes made in the conditionalities and not the entire SOR. The reasons for proposed amendments are also furnished against in form 5.

	proposed Scale of Rates. The VPT to, therefore, required to furnish the revised Form 5 as per the format prescribed covering the entire SOR. While doing so, the port to furnish reasons for changes for each items.	
(v)	Section 8.1 – Tariff at SPM after Section 8 – Charges for issual of licence:	
	<p>The VPT has proposed a new Section 8.1. wherein tariff for SPM operations is proposed to be introduced for port dues, pilotage fee, berthing charges, mooring/unmooring charges, tug charges, anchorage charges and charges for usage of VPT tug. The VPT has not furnished any basis for the tariff items proposed for SPM operations. As per clause 5.7.1 of the Working Guidelines notified by the Authority to operationalize the Tariff Policy 2015, whenever a specific tariff for a service/cargo is not available in the SOR, of that particular port, the concerned Major Port Trust can approach TAMP for notification of tariff for the said new cargo/equipment/service adopting the tariff and performance standards, if any, fixed for comparable cargo/equipment/service in any other Major Port Trust. If there is no rate available in any other Major Port Trust or if the rate available is not representative enough of the proposed new cargo/service/facility, then the port may file the proposal for notification of tariff for the said new cargo/equipment/service with reference to optimal capacity assessed following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity or technical specification of service/facility/equipment. If determination of tariff based on the above prescribed options is not possible, then the Major Port Trusts after giving sufficient reasons may propose rates based on cost plus 16% return formula. In this context, the VPT to clarify/furnish the following with reference to the said Section:</p>	<p>The operations at SPM are being regulated with as per the MOU signed between VPT and M/s. HPCL vide MOU dt.18.11.2010. However this tariff has been missed out in the SOR revision during 2011. It is proposed to regularize the same, being rates adopted with mutual consent.</p> <p>VPT vide its email dated 01 June 2016 stated that this was a mutually accepted rate between HPCL and VPT according to MOU. The same is requested to be incorporated retrospectively which was relevant at that point of time.</p>
(a)	Whether the SPM operations is a new service proposed to be offered by the port and the expected date of commencing the operations?	
(b)	Under which option the rate for SPM operations is proposed amongst the options prescribed in the Working Guidelines?	
(c)	Detailed working for the proposed rates. In case the port has adopted the rate from the rate prescribed at other Major Port Trust for similar items, then please indicate the reference of such adopted rate.	
(d)	It is seen that the port in the Form – 3 – Revenue Estimates has indicated rates for SPM operations at existing tariff. In this context, it is to state that the Scale of Rates notified by this Authority vide	

	<p>Tariff order dated 18 February 2011 does not contain tariff for SPM operators. Hence, reference to the order passed by the Authority competent to approve the tariff for SPM operations to be furnished.</p> <p>Since the reply furnished by the VPT on the points (a) to (d) did not adequately address the points raised, the information sought in our letter dated 16 March 2016 on this are reiterated vide our letter dated 25 May 2016.</p>	
(e)	<p>The revenue estimates in Form – 3 shows NIL Revenue from SPM operations at proposed tariff. The port to estimate revenue from this tariff item proposed to be included in the SOR.</p>	<p>Port Dues and Pilotage for SPM operations are shown under vessel related charges and the revenue impact of other items are shown in Annexure to Form 3 at Sl.No. 54.</p>
(vi)	<p>Section 4.7.4. Levy of Charges for obtaining services of cargo handling workers from Cargo Handling Division</p>	
	<p>The rate for Cargo Handling division was last approved by the Authority vide Order No. TAMP/26/2010-VPT dated 18 January 2011. During the proceeding relating to the said Order, the VPT had mentioned that though the Visakhapatnam Dock Labour Board is merged with the VPT, the accounts are maintained separately. The rate for CHD approved in the said Order was incorporated in the last general revision Order No. TAMP/13/2009-VPT approved on 18 February 2011 at schedule 4.7.4.1. It is seen that in the current proposal the port has proposed to revise (reduce) the CHD levy from existing 234% to 150%. The port has also proposed few modification i.e. insertion of the new Note Nos. 3, 4, 5 under this section. In this regard the port is to clarify the following points:</p>	
(a)	<p>Confirm the figures reported in the Annual Accounts of the VPT for the years 2011-12 to 2013-14 is inclusive of the CHD.</p>	<p>It is confirmed that the figures reported in the Annual Accounts of VPT for the years 2011-12 to 2013-14 are inclusive of CHD.</p>
(b)	<p>Confirm the ARR considered by the VPT includes the ARR for the CHD also.</p>	<p>The ARR considered by VPT includes the ARR for CHD also.</p>
(c)	<p>In case the Annual Accounts of the CHD continues to be maintained separately and the ARR furnished by the port does not include ARR for CHD, the port may furnish separate working for CHD under the Tariff Policy 2015 in the prescribed format.</p>	<p>The ARR now submitted includes for CHD also.</p>
4.	<p><u>Tariff for Radiological Equipment (New Item):</u></p>	
	<p>(i) The VPT has filed a separate proposal dated 4 July 2015 for fixation of levy of charges of ₹63/- per vehicle passing through EQ-7 gate for one entry and one exist for radiological</p>	<p>The proposal for levy of 0.38 paise per tonne on dry bulk/break bulk cargoes is hereby withdrawn considering to objection raised by trade and operational hurdles and congestion etc. into</p>

<p>equipment facility installed at EQ-7 gate which has been processed separately. A joint hearing in this case was held on 16 October 2015. At the joint hearing, in view of the request made by the users/user associations requesting to merge the proposed tariff with general revision of SOR, the port was vide our letter dated 26 October 2015 requested to do so as the general revision proposal was due from the port. Now, the port in its general revision proposal has stated that in compliance of the TAMP letter, it has proposed a tariff of ₹0.38 paisa per tonne on dry bulk/break bulk cargoes in addition to the wharfage rate for period of 10 years towards installation of radiological equipment. It may be recalled that we had vide our letter dated 14 October 2015 sought some information from the VPT with reference to proposal dated 4 July 2015. The VPT has, however, not responded, despite reminders. Hence, the information/clarification sought in our said letter dated 14 October 2015 are mostly reiterated with few modifications in view of the revised rate and revised working furnished by the VPT. The VPT to clarify the following points:</p> <p>(a) The port to confirm the exact date of commencement of rendering the service of radiological detection and confirm that the services is being rendered.</p> <p>(b) Clause 5.7.1. of the revised Working Guidelines notified by the Authority in compliance with Clause 1.5. of the Tariff Policy 2015, stipulates the various methods for fixation of tariff for a new service/cargo for which tariff is not available in the SOR. As per the said Clause, if the determination of tariff based on prescribed options is not possible then the Major Port Trust after giving sufficient reasons may propose rate on cost plus 16% return formula. The VPT may clarify whether the port has explored the options mentioned in the said Clause before firming up the proposal on cost plus method.</p> <p>(c) Since the validity of the SOR to be approved by the Authority as per Tariff Policy 2015 is for 3 years, the VPT to explain the reasons for proposing the rates for the above items for 10 years.</p> <p>(d) <u>Capital Cost:</u></p> <p>(i) In our earlier letter dated 14 October 2015, it was observed that the total capital cost includes Excise duty of ₹23,72,378/- and Service Tax of ₹1,99,635/-. In this regard, VPT was requested to confirm that the cenvat credit with respect to Excise duty and Service Tax is not availed. Confirm the asset is capitalised for ₹26,164,310. If cenvat credit is available, the</p>	<p>account.</p>
---	-----------------

<p>cost statement now furnished by VPT may be suitably modified excluding the cenvat credit. The port has not furnished its reply and hence the said query is reiterated.</p> <p>(ii) The capital cost of the equipment is ₹26,164,310/-. The port has considered the depreciation of ₹26,16,431 in the operating cost. However, for computation of written down value of the asset, the depreciation considered is ₹36,39,456. The mismatch in the depreciation figure to be corrected.</p> <p>(e) <u>Operating Cost:</u></p> <p>(i) Furnish the basis of power consumption at 4.05 units per hour. Also, furnish a copy of latest electricity bill in support of unit rate of power considered at ₹9.49 in the estimation. [Query of 14 October 2015 is reiterated]</p> <p>(ii) The port has estimated annual maintenance cost at 7% of the equipment cost referring to the TAMP Guidelines plus ₹23,82,653 reported to have been paid by VPT to the supplier towards the actual cost incurred. In this regard, the following points to be clarified:</p> <p>(a) The relevance of applying 7% of equipment cost towards annual maintenance may please be explained as no such norms is prescribed in the Tariff Policy, 2015. In case, the argument of the port is that it has adopted the norms prescribed in 2008 Guidelines, then it is to clarify that the said guidelines is for normative tariff based on the optimal capacity and not with reference to traffic and hence picking up only one norm from the said guidelines need to be justified.</p> <p>(b) (i) The cost calculation shows that the actual amount paid to supplier towards annual maintenance is ₹23,82,653/-. The said amount may be substantiated with documentary evidence in form of work order, etc. The reasons for considering the actual cost incurred plus 7% of the equipment cost may be explained. The port to also confirm that it does not amount to duplication of the same cost element.</p> <p>(ii) The working to arrive at the amount of ₹59,56,645 may be furnished.</p> <p>(c) It is understood from the earlier proposal of the port that the port had installed the equipment at EQ-7 gate from February 2015. The port is, therefore, requested to indicate the actual operating and maintenance cost incurred for rendering service through this equipment and justify the estimate of ₹59,56,645 considered in the cost calculation.</p>	
---	--

<p>(d) Explain the term S.T mentioned in Sl.No. II(ii) may please be explained.</p> <p>(e) Please confirm the depreciation rate considered at 10% assuming life of asset at 10 years is as per the Companies Act, 2013. Also, give reference to the relevant depreciation rate taken from the Companies Act 2013 substantiated with the extract of the relevant page of the Companies Act, 2013.</p> <p>(f) Though the covering letter of the VPT dated 4 July 2015 states that the port has in consultation with the trade come to the conclusion for levy of specific charges for vehicle plying in and out of dock area through EQ-7 gate, the copy of the minutes of the meeting dated 6 April 2014 by the VPT with the trade records that the trade has viewed that port should bear the cost of rendering this service and hence has requested the port to withdraw the proposal and refer to TAMP. The VPT to comment upon the objection raised by the trade on the subject proposal recorded in the said minutes of the meeting.</p> <p>(g) Apart from that, Some of the users during the processing of the earlier case had pointed out that the port has proposed installation of this equipment only at EQ-7 gate and not at other gates. Hence, the users may prefer to enter through other gates to avoid user charges. The port to furnish its comments on this point as it had not furnished any comments on this point earlier.</p> <p>(h) (i) The VPT had earlier proposed the rate only for vehicles passing through EQ-7 gate. The rate proposed was ₹63/- per vehicle. The reasons for now proposing to change the unit of levy from per vehicles passing through EQ-7 gate to per tonne basis on all dry cargo and break bulk cargo may be explained. The port may also indicate that at the proposed rate what will be the impact per vehicle.</p> <p>(ii) The calculation furnished by VPT shows that the proposed levy is relevant for EQ-7 gate. However, the note proposed below section 4.1 implies that the rate is applicable in all Dry Bulk and Break Bulk Cargo. Please clarify. From the proposal now filed by the port it appears that all dry bulk cargo/break bulk cargo will have to pay 0.38 per tonne irrespective of whether they pass through EQ-7. The port may suitably modify the proposed note under Schedule 4.1 to ensure that the tariff is levied only in respect of services rendered by the port with reference to</p>	
---	--

	<p>the radiological equipment.</p> <p>(iii) The VPT, if required, may consider the impact of operating and maintenance cost incurred by the VPT and return on capital cost of the said equipment from the date, the VPT has commenced to render services from this equipment in the tariff proposed by it, so that the port is not but into any disadvantageous position on account of merging this item with general revision proposal at the request of user/user associations.</p>	
5.	<u>Scale of Rates:</u>	
(i)	<p>The VPT has proposed to increase the port dues by 40%, pilotage by 30 %, wharfage on cargo by 50% and crane charges by 25%. Whereas, the increased proposed in Berth Hire Charges is 100%, ground rent by 300%, charges for license and storage fees by 300%, dry dock charge by 200%, Slip way repair hire charges by 200% etc. The VPT may consider, if there is any possibility of moderating the increase proposed in these tariff items, which are found to be higher than the general increase proposed by the VPT in the range of 25% to 50% in the other items.</p>	<p>Proposal to increase rates of VPT was considered duly taking into consideration the rates of neighbouring Port. The rates proposed are ceiling rates and port reserves its right to go for dynamic pricing depending on the market conditions from time to time.</p>
(ii)	<p>The Authority has passed the following common adoption order for all Major Port Trusts. Apart from that, the Major Port Trusts were also requested to include suitable note in the SOR vide our letters brought out at Sl. No. (c) and (d) :</p>	
(a)	<p>Order No. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 relating to the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port.</p>	<p>Reply not furnished by port.</p>
(b)	<p>Order No. TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016.</p>	<p>Port is working 24x7 and there are no regular and non-regular hours.</p>
(c)	<p>Letter No. TAMP/35/2013-Misc. dated 7 August 2014 directing all Major Port Trusts to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in the mind of users on the application of the prescribed rates.</p>	<p>As prescribed, note is inserted under Sl.No. 50 in Section 4.1 for defence stores and the tariff is taken from NMPT Port Trust SOR, as reference Tariff</p>
(d)	<p>Letter No. PD-25021/7/2015-PD.1 dated 16 April 2015 of MOS directing to all Major</p>	<p>VPT has incorporated the wharfage charges on vessel manifested as cargo in Import General</p>

	<p>Port Trusts to follow the TAMP letter No. TAMP/53/2002-Misc dated 25 March 2015 regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export General Manifest (EGM)</p> <p>It is, however, seen that the port has not included the provisions prescribed in the above common adoption Orders/communication in the proposed SOR. The port is requested to incorporate the same in the draft proposed SOR. The impact, if any, on the revenue estimates may be captured in Form-3.</p>	<p>Manifest or Export General Manifest in the draft proposed SOR at Sl.No. (ix) under Section 1.2 of General Terms & Conditions.</p>
(iii)	<p>Schedule 5.1.3.- Charges for use of HMC by private Operators</p> <p>The Authority vide Order No. TAMP/16/2012 – VPT dated 28 September 2012 had approved an amendment Order prescribing hire charge along with conditionalities relating to Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators. The validity of the rates approved in the said Order was prescribed till 3 August 2013. It is seen that the VPT has in the current proposal has mostly retained the tariff for HMC approved in the said Order. The port has proposed a note about escalation in the proposed rates towards fuel escalation w.e.f. January 2014. It has not included a few notes viz. note nos (i) and (ii) approved in the said Order. Further a new note is inserted at sr. No. (iv) relating to remission of proportionate berth hire in the event the break down of HMC is for more than 2 hours continuously. In this regard the following points may be clarified:</p>	<p>Schedule 5.1.3 – Charges for use of HMC by private Operators</p> <p>Services of HMCs are provided by VPT to trade through contract with other agencies and contract ends by Jan'2017. VPT is not proposing any amendment in rate except fuel escalation as this is based on contract entered and rates fixed by TAMP.</p>
(a)	<p>The rate approved by the Authority does not prescribe fuel escalation factor. Hence the proposed note may be deleted.</p>	
(b)	<p>The VPT may, if necessary, consider to revise the existing rates following the normative approach followed in the last Order.</p>	<p>Reply not furnished by port.</p>
(c)	<p>Furnish reasons for proposing deletion of the existing notes No. (i) and (ii) and reasons for inserting new note No. (iv)</p>	<p>The notes deleted are re-inserted as notes No. (i) and (ii)</p>
(iv)	<p>The VPT subsequent to filing its original proposal dated 31 December 2015 has vide its letter dated 7 January 2016 and 25 January 2016 proposed a few amendments in the proposed Scale of Rates filed by it earlier. The VPT is requested to furnish its final proposed SOR incorporating all the corrections proposed by the VPT in piecemeal to have a consolidated position at one go.</p>	<p>All the amendments have been incorporated.</p>
6.	<p><u>Adjustment of Additional surplus:</u></p>	

	<p>(i) As per clause 4.1 of the Tariff Policy, 2015, (a) additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff Orders which remain unadjusted has to be transferred by Major Port Trusts to any fund as desired by the Port Trust.</p> <p>(b) Additional surplus, if any, accruing to the Major Port Trusts during the period of application of existing Scale of Rates till the effective date of implementation of the new Scale of Rates fixed under this policy should be assessed and transferred to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and/or modernization of the port infrastructure facilities.</p> <p>As regard (a) above, it is seen that there is no past period unadjusted surplus in the case of VPT. As regard (b) above, the VPT to assess the additional surplus, as required under clause 4.1 of the said Tariff Policy and furnish the same for information.</p> <p>(ii) Since the port has not responded on this item, the VPT was vide our letter dated 25 May 2016 again requested to assess the additional surplus, as required under clause 4.1 of the said Tariff Policy, 2015 and furnish the same for information.</p>	<p>VPT vide its email dated 01 June 2016 has stated that the surplus/deficit for period after 31-3-2013 is being worked out.</p>
7.	<u>Performance Standard:</u>	
(i)	The VPT has proposed performance standards in Form-6. The VPT to explain the basis of the proposed Performance Standards.	The Performance Standards are attached at Annexure A.
(ii)	Clause 3.2. of the Tariff Policy 2015 stipulates that the indexation of SOR as provided in Clause 2.8 will be subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. The VPT to, therefore, incorporate a suitable clause in the SOR on indexation in line with the provision stipulated in clause 3.2.	VPT incorporates a clause in the SOR on indexation in line with the provision stipulated in clause 3.2.

13. The comments received from the Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL) and Vizag Seaport Private Limited (VSPL) on the subject proposal were forwarded from time to time to VPT as feedback information. The VPT vide its letters dated 19 May 2016 and 01 June 2016 has furnished its reply.

14.1. It is relevant to state that Indian Private Ports & Terminals Association (IPPTA), the umbrella body of BOT operators at the Major Port Trusts, vide its letter dated 23 March 2016, has also furnished its comments on the proposal of VPT.

14.2. The comments received from IPPTA was forwarded to VPT as feedback information and to furnish its specific comments on the submissions made by IPPTA. It was seen that the IPPTA in its comments has stated that VPT, instead of adopting the wharfrage rates of VSPL for Gypsum, Manganese Ore etc. which are the market determined rate, has proposed lower rates than the rates fixed by TAMP for VSPL since 2009. This will create unhealthy competition between VPT and its terminal operator which is contrary to the Tariff Policy 2015, according to the IPPTA.

While seeking comments of the VPT on the comments of IPPTA, the port was specifically requested to establish supported with calculation that at the wharfrage rate proposed by the port for the 8 cargo items, listed by IPPTA in its

letter dated 23 March 2016, the port will be in a position to meet the cost of handling of each of the above cargo items plus 8% return on capital employed sought by the port without flow of cross subsidisation from other tariff items. In case the port is not in a position to establish the same, in view of the comments of IPPTA and similar comments of VSPL at the joint hearing, it was brought to the notice of the VPT that this Authority may be constrained to maintain status quo in the wharfage rate for the above mentioned cargo items. This is further discussed in the later part of this Order.

15. While furnishing additional information/clarification, the VPT vide its letter dated 19 May 2016 has also slightly revised draft SOR duly taking into consideration the amendment to coastal concession policy notified by this Authority vide Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 and revised estimation of revenue at the proposed rate. The revenue estimates in Form-3 have been modified. The VPT has, however, retained the indexed ceiling ARR at ₹86,515.28 lakhs as estimated in its original proposal dated 30 December 2015. The main modifications made by the VPT in the revised proposal and revised proposed draft SOR dated 19 May 2016 are given below:

- (i) For estimating the revenue from vessel related service denominated in US\$, the VPT has considered exchange rate of 1US\$ = ₹67.09 as against 1US\$ = ₹65.09 considered by it earlier.
- (ii) The port has furnished detailed computation of revenue estimation for cargo related charges, vessel related charges at the proposed rate for the actual traffic handled in 2014-15. For miscellaneous services, the revenue is estimated considering percentage increase proposed by the port on the actual revenue earned for the year 2014-15.
- (iii) Under section 2.2.2 item No. 4 vessels shifting to roads after carrying out up topping/lightening operation at concession of 50% is deleted.
- (iv) Proposal for levy of 0.38 paise per tonne on all dry bulk and break bulk cargo for the radiological equipment install at VPT for period of 10 years is deleted.
- (v) The port has proposed separate wharfage rate for defence stores equipments by adopting rates approved for NMPT.
- (vi) The VPT has incorporated a condition based on TAMP letter No. TAMP/53/2002-Misc dated 25 March 2015 regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export General Manifest (EGM)
- (vii) As regard coastal vessels, the port has, based on the Order passed by the Authority dated 5 October 2015 in pursuance of the MOS letter No. 8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015, inserted a note that Rate for coastal container is upto 60% (of the rate juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation. The port has considered its impact in the revenue estimation.
- (viii) The revenue estimated at the proposed tariff is ₹76,806.49 lakhs for the year 2015-16 as against ₹75,591.02 lakhs arrived by VPT in its December 2015 proposal.
- (ix) **Performance Standards:**

The Performance Standards are proposed to be retained as proposed in its earlier revised proposal dated 30 December 2015 and hence not reiterated here.

16.1. It is relevant to state here that in the meantime, Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No. 8/(15)2015-TAMP dated 11 May 2016 has decided to temporarily keep the earlier direction issued by the MOS vide its letter No. 8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 in abeyance till further orders and restore the policy direction issued by the (then) MSRTH vide its letter No. PR- 14019/29/2001-PG dated 1st/3rd January 2005 and 9 March 2005. The MOS has directed this Authority to appropriately prescribe the coastal cargo/container/vessel related charges levied at all Major Port Trusts and private operators authorized under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963 immediately.

16.2. In view of the above direction issued by the MOS, this Authority passed an Order No. TAMP/4/2004-Genl dated 19 May 2016 keeping the Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 passed by this Authority based on the direction issued by the MOS vide its letter No. 8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 temporarily in abeyance till further orders from the MOS. Consequently, the Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and the amendment to the said Order dated 15 March 2005 based on the policy direction issued by the (then) MSRTH dated 1 January 2005 are restored as directed by the MOS.

16.3. The above direction from the MOS would have impact on the coastal vessel rates proposed by the VPT and the revenue estimated at the proposed rates in the general revision proposal. The VPT was, therefore, vide our letter

dated 25 May 2016 requested to propose specific rates for coastal vessel in the proposed SOR in line with the recent Order dated 19 May 2016 and also capture its effect in the revenue estimates and forward the modified proposed SOR and the modified revenue estimates latest by 28 May 2016. The VPT was also requested to also arrange to get the revised Form 3 (to be) filed duly certified by a practicing Chartered Accountant/Cost Accountant as required in the Tariff Policy 2015.

16.4. The VPT vide its letter dated 01 June 2016 has furnished revised draft SOR along with revised revenue estimates. The revenue estimated in Form 3 at the proposed SOR is ₹76,806.52 lakhs.

16.5. On perusing the proposed SOR attached to the VPT letter dated 1 June 2016, it is seen that the rates proposed for coastal vessel is applying current exchange rate of ₹67.09. This is not found to be in line with the Order dated 19 May 2016. The VPT, vide our email dated 02 June 2016, was requested to furnish correct proposed SOR, proposing the rates for coastal vessel in line with the recent Order passed on 19 May 2016 and capture its effect in the revenue estimates.

16.6. In response, the VPT vide its letter dated 04 June 2016 has submitted the following:

- (i) The port has furnished final draft proposed SOR wherein the rates for coastal vessel is proposed in line with TAMP Order dated 19 May 2016.
- (ii) The port has furnished revised revenue estimates in Form-3 after capturing its effect in the revenue estimates. The revised revenue estimated by VPT is ₹74,582.80 lakhs.
- (iii) Note 5 under section 2.2.4 is slightly modified to state that 50% concession will be in the case of 1st shifting of vessel to Roads after lighterage/for uptopping. (The earlier proposed note only mentioned shifting. The word 1st is now added.)

17. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

18. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i) The Scale of Rates (SOR) of Visakhapatnam Port Trust (VPT) was last revised by this Authority in February 2011. The validity of the SOR of VPT approved by this Authority vide its Order dated 18 February 2011 is till 31 March 2013. In the said Order, based on the estimated cost position, no increase was granted in the cargo handling charges. Reduction proposed by the VPT in wharfage rate for crude and POL products was approved. As regard vessel related charges, tariff increase of 5% was allowed on the rationalized vessel related tariff structure proposed by the VPT.
- (ii) As brought out in the preceding paragraphs bringing out the factual position, the VPT had filed proposal for revision of its SOR in March 2013. However, subsequent to the joint hearing held in September 2013, the VPT sought time to modify the estimates in view of development of signing of Concession Agreement by VPT with BOT operator which was granted till 7 January 2014. The VPT sought extension of time for filing its revised proposal which was granted upto 20 February 2014. After regular follow up by us, the port filed the revised complete proposal in September 2014 and a proposal for capital dredging levy in December 2014. The case was processed and taken up for consultation with stake holders.

In the meantime, the Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. 8(1)/2014-TAMP dated 13 January 2015 issued the new "Tariff Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015" effective from 13 January 2015.

Since the tariff fixation process envisaged in the new Tariff Policy of 2015 for Major Port Trust, was significantly different from the tariff fixation method stipulated in the Tariff Guidelines of 2005, the port was advised to file a revised proposal in accordance with the new Tariff Policy of 2015 announced by the MOS. That being so, this Authority vide its Order dated 13 February 2015 had to close the earlier proposal of the VPT.

- (iii) The VPT has filed its proposal for general revision of its SOR under the Tariff Policy, 2015 on 30 December 2015. A joint hearing in this case was held on 18 March 2016. Information/clarification was sought vide our letter dated 16 March 2016 with reference to its proposal giving time upto 28 March 2016. After regular follow up, the port has furnished the requisite information/clarification along with revised draft SOR and modified estimates of revenue vide its letter dated 19 May 2016.

It is relevant here to state that the draft proposed SOR filed by VPT vide its letter dated 19 May 2016 took into consideration the earlier direction of the MOS dated 17 September 2015 based on which

this Authority had passed Order No. TAMP/4/2004-Genl dated 5 October 2015. As per the said Order, the VPT had, against the rate for coastal vessel, proposed a note stating that the rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% (of the rate juxtaposed) for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation. In the meanwhile, MOS vide its letter dated 11 May 2016, directed this Authority to keep its earlier direction dated 17 September 2015 in abeyance and reinstated the MOS direction of 1st/3rd January 2005 and 9 March 2005. Therefore, this Authority has passed an Order dated 19 May 2016 to keep its Order dated 5 October 2015 also in abeyance. Consequently, the VPT was requested to propose specific rates for coastal vessel in the proposed SOR in line with the recent Order dated 19 May 2016 and also capture its effect in the revenue estimates. The VPT has accordingly vide its letter dated 4 June 2016 furnished revised proposed SOR proposing specific rate for coastal vessel in line with the Order dated 19 May 2016 and has also captured its impact in the revenue estimates.

The information/clarification furnished by VPT vide its letter dated 19 May 2016 and the revised proposed SOR filed by VPT dated 4 June 2016 along with submissions made by the port during the processing of the case are considered in this analysis.

- (iv) During the processing of the case the users/users associations requested the port to examine and modify a few conditionalities and tariff proposed by the port. It needs to be appreciated that the VPT has examined the suggestions of users/users associations and has modified/deleted some of the conditions proposed by it in its revised proposed SOR dated 19 May 2016 which have been brought out in the earlier paragraphs while bringing out the factual position of the case. The port has withdrawn the charges proposed by it towards radiological equipment based on submissions by users. The port has also, during the processing of the case, stated that the proposed rates are ceiling level, and that port will take decision on dynamic pricing from time to time under Section 53 of the Major Port Trusts Act, 1963.
- (v) (a) Clause 2.1 of the Tariff Policy 2015 requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2. of the Tariff Policy, 2015 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2014, duly certified by a practising Chartered Accountant/Cost and Management Accountant.
- (b) The VPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The VPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2011-12, 2012-13 and 2013-14. The following adjustment done by VPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out for specific mention:
 - (i) The VPT has excluded expenses related to estate activity and interest on loan as per Clause 2.2. (i) and (ii) of the Tariff Policy, 2015 and Working Guidelines notified by this Authority.
 - (ii) As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy, 2015 and the Working Guidelines, 1/5th of one-time expenses like arrears of wages, pension/gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included in the Annual Revenue Requirement (ARR) 1/5th of the Contribution to Pension Fund has to be included for the calculation of ARR. This means 4/5th of the above mentioned expenses have to be excluded in the ARR computation.

VPT has excluded ₹2819.09 lakhs in the year 2013-14 towards arrears of wages, being 4/5 of the wage revision arrears of ₹3523.87 lakhs reported in the year 2013-14. This is supported with working by VPT and hence considered.

The VPT has excluded ₹46,231.23 lakhs, ₹14,171.20 lakhs and ₹12,000.00 lakhs in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively being 4/5th of the contribution to the pension fund reported in the Annual Accounts of the corresponding years. The above adjustment done by VPT is in line with Tariff Policy, 2015 and is supported with working and hence considered.
- (c) As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy, 2015 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of

aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.

The Management and General Administration Overheads (MGAO) reported in the Audited Annual Accounts is ₹11543.25 lakhs, ₹14234.70 lakhs and ₹16149.37 lakhs for years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively.

Thereafter, the VPT has assessed 25% of the Operating Expenses (including depreciation but excluding operating expenses relating to Estate) as per Audited Annual Accounts at ₹10184.89 lakhs, ₹11480.25 lakhs and ₹13568.59 lakhs. As per the working furnished by the VPT in Form-2, the VPT has identified an amount of ₹1358.36 lakhs, ₹2754.45 lakhs and ₹2580.78 lakhs of Management and General Administration Overheads as excess of 25% of aggregate of operating expenses and depreciation and hence excluded the same from ARR in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively complying with the provisions of Tariff Policy, 2015.

The above adjustment done by VPT is in line with Tariff Policy, 2015 and is supported with working and hence considered.

- (d) As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines notified by this Authority, all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR.

The VPT does not have expenses of captive berth. This information furnished by VPT in ARR Computation is relied upon.

- (vi) As per clause 2.1. of the Tariff Policy 2015, ARR will be the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2014.

The average of expenses estimated by the VPT works out to ₹67,830.85 lakh (₹73,546.30 lakhs + ₹62,497.23 lakhs + ₹67,449.01 lakhs/3). Whereas, the VPT has arrived at ARR of ₹69,710.24 lakhs. While doing so, the VPT has excluded the onetime expenses of wage revision arrears while computing the average of three years expenses and added it separately i.e. (₹73,546.30 lakhs + ₹62,497.23 lakhs + ₹67,449.01 lakhs - ₹2819.09 lakhs /3) + ₹2819.09 lakhs which works out to ₹69,710.24 lakhs as against simple average of ₹67,830.85 lakhs. The VPT has clarified that the adjustment done by it is in line with note (ii) of Form 1 prescribed by this Authority. The note 2(ii) of the form prescribed by this Authority states that if exclusion of 4/5th of onetime expenses is reported only for one particular year out of three years, then, this item should be considered as it is without averaging it for computing the average expenses. The approach adopted by the VPT is in line with the note prescribed in the Form 1 and hence is accepted.

- (vii) (a) The VPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines. The VPT has considered the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2014 reported in the Audited Annual Accounts. The VPT has not considered any capital expenditure relating to captive berth or BOT berths for exclusion from the capital employed.
- (b) Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. The Inventory and Sundry Debtors are seen to be computed as per norms prescribed in clause 2.5. of Working Guidelines. As per the said clause, the norm for estimating cash balance for working capital is one month's cash expenses. The cash balance considered by VPT could not be co-related with the operating cash expenses as per the Audited Annual Accounts for the year 2013-14. The cash balance is reworked to consider one month cash expenses excluding the expenses related to the Estate activity from the expenses reported in the Audited Annual Accounts for the year 2013-14. Based on this modification, the cash balance in the working capital works out to ₹4,216.20 lakhs instead of ₹3,807.97 lakhs estimated by the VPT.
- (c) The total capital employed including the revised working capital works out to ₹1,11,718.89 lakhs as against ₹1,11,310.66 lakhs arrived by VPT.
- (viii) As per Clause 2.6 of the Tariff Policy, 2015, ROCE including capital work-in-progress as on 31 March 2014 is to be considered @ 16%. The VPT has, however, considered ROCE @ 8% only. As

per clause 2.4 read with clause 2.8 of the Tariff Policy 2015, ARR is the ceiling level. The port can draw the SOR within the ceiling ARR. When sought reasons for considering ROCE lower than 16%, the VPT has cited the following reasons for considering ROCE of 8% ROCE instead of 16% ROCE entitled to the port in tariff fixation process:

- (a) It is based on market situation.
- (b) By prescribing a very high rate negative market sentiments will get attracted.
- (c) The VPT is losing cargo to competitor. Lower ROCE is considered so that increase in tariff is not high.

Thus in short, the port has proposed lower ROCE than its entitlement of 16% so that the increase in tariff is moderated. In view of the above reasons given by the VPT and also recognising that the proposal of the VPT is with the approval of its Board, the estimation of ARR considering 8% ROCE is considered as proposed by the port. In any case, this will not have any impact of the proposal of the VPT as the revenue estimated by the VPT at the proposed Scale of Rates is lower than the estimated ARR. So, it is immaterial whether the ROCE is at 16% or 8%.

- (d) Return on Capital Employed at 8% is worked out on the revised Capital Employed at ₹8937.51 lakhs (as against ₹8,904.85 lakhs estimated by the VPT) which is considered in the ARR computation.
- (ix) The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2011-12 to 2013-14 at ₹69710.24 lakhs as estimated by VPT plus 8% ROCE at ₹8937.51 lakhs aggregating to ₹78647.75 lakhs as on 31 March 2014. Further, the VPT as per Clause 2.7. of Working Guidelines has indexed the said ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively and arrived at ceiling indexed ARR forwarding SOR at ₹86515.28 lakhs for the year 2015-16. The ceiling indexed ARR works out to ₹86551.22 lakhs for the year 2015-16, as against the ceiling indexed ARR worked out by VPT at ₹86515.28 lakhs. The port has confirmed that figures reported in the Annual Accounts of VPT for the years 2011-12 to 2013-14 are inclusive of CHD and the ARR considered by VPT includes the ARR for CHD also. The position reported by the VPT is relied upon.

It is relevant here to state that clause 2.1 of the Tariff Policy requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of actual expenditure for the three years, 2011-12(Y1), 2012-13(Y2) and 2013-14(Y3) plus return on 16% of Capital Employed. In this regard, we have already requested the Ministry of Shipping to amend the said clause in the policy by prescribing the (Y1), (Y2) and (Y3) instead of indicating the specific years 2011-12(Y1), 2012-13(Y2) and 2013-14(Y3) so that the ARR captures the average of the actual expenditure relating to the immediately preceding three years period. Response of the MOS is awaited in this regard. In the meantime, since the years 2014-15 and 2015-16 are already over, the approach adopted by the port to arrive at ceiling indexed ARR applying 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively is accepted so that the port is not at a loss in arriving at the ARR to propose tariff for the next tariff cycle within the ARR.

The ARR calculation furnished by the VPT vide its letter dated 30 December 2015, which is duly certified by Chartered Accountant is relied upon by this Authority. The VPT has not made any modification in the ARR in its subsequent communication. A summary of the ceiling indexed ARR furnished by the VPT duly certified by the Chartered Accountant is given below:

Sl. No.	Particulars	Amount ₹ in lakhs
1	Average Expenses for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14	69,710.24
2	Capital employed as on 31.03.2014 including capital work in progress as on 31.03.2014 and working capital as per norms	1,11,718.89
3	Return on capital employed @ 8%	8,937.51
4	ARR as on 31 March 2014 (4=1+3)	78647.75

5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (6%)	83366.62
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 (3.82%)	86551.22
7	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	86551.22

- (x) As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practising Chartered Accountant. The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2014-15 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. As per Clause 2.5. of Tariff Policy 2015, for drawing the SOR, the VPT has considered the actual cargo traffic in tonnes exclusively handled by the VPT and GRT of vessels handled by the port during the year 2014-15, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR. The traffic figures of cargo and GRT of vessels considered by VPT which is duly certified by the practicing Chartered Accountant in the revenue estimation at the proposed tariff which is relied upon.
- (xi) The MOS has vide its letter No. 8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 issued a direction to this Authority partially modifying the coastal concession policy issued by the then Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) in January 2005. As per the said direction of the MOS, vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of the Indian Rupee vs the US\$ so that vessel related charges for all coastal vessels do not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Also, as regards container related charges denominated in US\$ for foreign containers, the tariff for coastal container shall not exceed 60% of the corresponding charges applicable for other foreign containers and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Based on the direction of the MOS for immediate prescription of rates for coastal vessel and coastal container, this Authority has passed an Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 incorporating suitable notes in the Scale of Rates of Major Ports and private terminal operating thereat and communicated to all the Major Port Trusts including COPT and concerned BOT operators for implementation. Accordingly, the VPT had estimated the higher coastal revenue arising out of the above policy of the Government. However, the MOS vide its letter dated 11 May 2016 has directed to keep its earlier direction dated 17 September 2015 in abeyance. Therefore, this Authority has passed an Order dated 19 May 2016 to keep the Order of 5 October 2015 in abeyance. In this situation, the VPT has furnished a revised Form-3 capturing the impact on the revenue estimates by reducing it in view of the MOS letter dated 11 May 2016 and the Order of this Authority dated 19 May 2016.
- (xii) (a) As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The port has proposed increase of 50% in the cargo related charges, 40% increase in port dues, 100% increase in berth hire charges, 30% in pilotage fee and others vessel related charges, 200% increase in dry docking charges and slip way repair charges, 300% increase in license fee for storage and 25% increase in miscellaneous charges.
- Some of users/user associations have made a request to reduce the proposed rates. The VPT was requested to consider the possibility of moderating the increase proposed in these tariff items, which are found to be higher than the general increase proposed by the VPT in the range of 25% to 50% in the other items.
- The port has stated that increase proposed in Port Dues, Pilotage and Berth Hire to a tune of 40%, 30%, 100% has been done after considering the rate prevalent in the neighbouring port of VPT. It has stated that the vessel related charges in VPT are already at lower rate as compared to competitive port. The rates proposed are ceiling rates and the VPT intends to go for dynamic pricing depending on the market conditions from time to time. Hence, the VPT has stated that the request to reduce the proposed rates cannot be acceded to.
- (b) Considering the position that the increase in the cargo related charges, the vessel related charges and miscellaneous charge as sought by the VPT are well within the ceiling indexed Annual Revenue Requirement and based on the judgment of the Port, this Authority is inclined to grant an increase of 50% in the cargo related charges, 40% increase in port dues, 100% increase in berth hire charges, 30% increase in pilotage fee and others vessel related

charges, 200% increase in dry docking charges and slip way repair charges and 25% increase in miscellaneous charges as proposed by the VPT.

- (c) As regard license (storage) fee, the port has proposed 300% increase in License fee for Transit sheds and storage sheds, warehouses and all covered spaces including warehouse behind G.C.B and License fee for 1st Floor of T-2 Shed. As regard License fee for Open Space, the port has proposed a rate of ₹6.21 per sq. metre per week and stated that it is as per separate proposal submitted to this Authority.

As regards the license fee for Open Space at ₹6.21 per sq. metre per week, it is relevant to state that this Authority has, based on a separate proposal filed by the VPT following the Land Policy Guidelines 2014, already approved license fee for Core Operational Areas for open cargo stacking purpose at 12 zones at ₹6.21 Per Sq. metre per week as proposed by the VPT in the Order dated 15 January 2016. The said rate approved is subject to 2% annual escalation as applicable in the Land Policy Guidelines 2014. Since the VPT in the said proposal had proposed to delink the then prevailing license fee for stacking of open cargo from general SOR and include in the Schedule of Rent, this Authority in the Order No. TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016 as against the Sl. No. (2) at Section 6 in the existing Scale of Rates, has inserted a note to the effect that this item will be as per the Schedule of Rent approved by this Authority separately with effect from the date of implementation of Order No. TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016.

The said Order also stated that Serial No. (2) pertaining to license fee for open space will automatically stand deleted from the date of implementation of license (storage) fee approved in the Order dated 15 January 2016. This position was also reiterated while extending the existing SOR of VPT vide Order dated 30 March 2016.

Now it is seen that VPT has proposed to prescribe the rate of ₹6.21/Sq. metre/per week in the SOR towards license for open space. While VPT has proposed the rate, it is seen that VPT has not inserted condition relating to 2% annual escalation and validity of the approved license fee for 5 years from the date the Order comes into effect. Since the license fee for open space is already approved by this Authority in the Order dated 15 January 2016 following the Land Policy Guidelines.

The note against Serial No. 2 that the license for the open space will be as per the schedule of rent approved by this Authority vide Order No. TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016 is restored, as already ordered in the Order dated 15 January 2016. By way of abundant caution, this Authority would like to state that insertion of this note should not be construed as according approval to any matter flowing from the individual lease agreements as this Authority does not interfere in the individual lease agreements entered by the concerned Port Trust with the individual lessees.

Whilst the VPT had filed a separate proposal for Sl. No. 2 license (storage) fee under for cargo stacking following the Land Policy Guidelines 2014 which was approved by this Authority, as regards the license fee at Sl. No. (1) and (2), the VPT has proposed 300% hike in the current general revision proposal under ARR model instead of following the Land Policy Guidelines 2014. The Ministry of Shipping in the Government of India has announced Land Policy Guidelines for Major Ports, 2014 in 2014 which has come into effect from 2 January 2014. Subsequently, the MOS has issued amended Land Policy Guidelines in July 2015. As a result, the fixation of License (Storage) Fees and Warehousing Charges the rates for which are prescribed on "area occupied" basis and not on "tonnage" basis, is to be governed by the provisions of the revised Land Policy Guidelines of 2014. Para 13(a) of the revised Land Policy Guidelines for Major Ports, 2014, provides for five factors for determination of Market value of port land. The 2014 guidelines clearly recommends consideration of the highest of the five factors for determination of the latest market valuation of land, in the normal course. Clause 13(b) of the said guidelines also stipulates that annual lease rent would be arrived, as a percentage of latest market value of land determined based on the five factors in accordance with para 13(a) and that the percentage should not be less than 6% which is to be fixed by the Port Trust Board. The VPT has not determined the License (Storage) Fees for the above two items based on the stipulation contained in the Land Policy Guidelines of 2014. For a similar tariff item at the Mumbai Port Trust (MBPT) in the General Revision proposal, the MBPT has sought 70% increase on the existing License (Storage) Fees. The MBPT proposal is being disposed of

simultaneously along with this case of VPT. Following the approach adopted in the MBPT case, the proposed hike of 300% in the said two items in VPT case is approved on ad hoc basis subject to the condition that the VPT to formulate a well analysed proposal to prescribe License (Storage) Fees for the above two items in line with the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014, within three months of date of notification of the Order in the Gazette of India.

- (xiii) (a) The VPT has stated that it has entered into a Memorandum of Understanding (MOU) dated 18 November 2010 with Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL) for SPM operations. The VPT has, therefore, proposed a new Section 8.1. proposing tariff for Single Point Mooring (SPM) operations with reference to port dues, pilotage fee, berthing charges, mooring/unmooring charges, tug charges, anchorage charges and charges for usage of VPT tug.

As per Section 48 of the Major Port Trusts Act, the Major Port Trust is mandated to seek approval of this Authority for levy of rates for services provided by Major Port Trust. The above position in the statute applies even if there is an MOU entered between the port and the concerned users for a mutually agreed rate.

It is relevant here to state that during the last general revision, the VPT had stated that it has entered into a MOU in March 2008 and another MOU dated 18 November 2010 with the HPCL for setting up of an SPM and that it proposed to offer concessional wharfage rate at ₹17 per tonne for handling crude as against wharfage rate of ₹39 per tonne at port berths. The port had then stated that the proposed wharfage rate for SPM is based on the mutually agreed rate between the port and the HPCL and is as per the MOU entered between them. This Authority had, therefore, approved the mutually agreed wharfage rate for the crude handled at SPM at ₹17 per tonne as proposed by the port and incorporated the same in the Scale of Rates. The VPT did not propose vessel related charges for SPM operations. The MOU clearly states that vessel related charges prescribed in the MOU are subject to revision in tariff by this Authority from time to time. Since, the port did not seek approval of this Authority of vessel related charges for SPM operations in the last tariff revision exercise, it was clearly brought to the attention of the VPT that the tariff to be collected by the port trusts needs prior sanction of this Authority. The VPT was, therefore, advised to file a separate proposal to the extent the tariff items for SPM are not prescribed in its existing Scale of Rates along with the financial impact as brought out in para 20(xviii)(c) of the Order dated 18 February 2011. Since the year 2011, the VPT did not approach this Authority for separate rate for SPM operations.

Now in the current proposal, the VPT has proposed tariff for vessel related charges for SPM operations which is a new tariff item.

The VPT has clarified that vessel related services rendered for crude handling operations at SPM of HPCL are being regulated as per the MOU signed between VPT and HPCL vide MOU dated 18.11.2010. MOU prescribes charges for Port dues, Pilotage Charges, wharfage for handling, pilotage for on board Stay of 1st Pilot, Mooring/Berthing charge, unmooring/unberthing charges, Tug charges, Anchorage charges and charges for usage of VPT Tug, apart from wharfage for crude. In the current proposal, the port has proposed vessel related rates for SPM by applying 40% increase over the port dues mutually agreed in the MOU between the HPCL and the VPT. For pilotage charges, charges for on board Stay of 1st Pilot, Mooring/Berthing charge, unmooring/unberthing charges, Tug charges, anchorage charges and usage of VPT Tug the 30% increase is proposed over the rates prescribed in the MOU entered between the HPCL and the VPT.

As stated earlier, the MOU entered by the port with the HPCL clearly states that vessel related charges prescribed in the MOU are subject to revision in tariff by TAMP from time to time. The percentage increase proposed by the VPT in vessel related charges for SPM operations is at par with the percentage increase in the vessel related charges proposed by the port for in its SOR for other vessels. The HPCL has not made any pointed observation on the proposed rate for SBM operation. That being so, this Authority approves the vessel related charges proposed by the VPT for SPM operations. It is clarified that the approved rate will have prospective effect from the date the Order comes into effect.

- (b) As regard cargo related charges, the VPT has proposed to retain the existing wharfage rate of ₹17/tonne for handling crude at SPM which is as per the wharfage rate mutually agreed between the port and the HPCL in the MOU. There is no provision found in the MOU for revision in the wharfage rate agreed between VPT and HPCL in the MOU. The wharfage rate proposed by the port for crude at SPM is approved.
- (c) As stated earlier, VPT has not sought approval of this Authority for vessel related rates for SBM operations during the last tariff revision. The port has stated that the port missed out while seeking revision of SOR during 2011. The port has in the current general revision proposal requested this Authority to ratify the rates as per the MOU with retrospective effect from 2011. The port has thus proposed to regularize the rates citing that rates adopted are with mutual consent.

In this context, as already stated earlier, during the last tariff revision VPT was specifically advised to file a separate proposal along with the financial impact as brought out in para 20(xviii)(c) of the Order dated 18 February 2011. The VPT, however, did not approach this Authority since the year 2011 seeking approval of vessel related charges for SPM operations. In the current exercise, the VPT has requested to regularize tariff for this operation with retrospective effect.

Firstly, there is no proposal from VPT proposing rates for SPM operations to be regularised. Further, though the VPT has stated that the vessel related rates levied by the port as per MOU is with mutual consent with HPCL, the HPCL has raised objection on the VPT maintaining the vessel related charges for crude oil vessels of HPCL handled at SPM for the period 09.05.2015 upto 31.12.2015 (20 number of vessels) at the rates given in the MOU and not as per the tariff Order dated 18 February 2011. HPCL has also stated that retrospective revision, if carried out, would be against the commercial terms and conditions agreed between VPT and HPCL and has requested this Authority that any revision should be made applicable on a prospective basis only. Thus, there appears to be disagreement between both the VPT and the HPCL as regards the applicability of the rates for the past period. In view of the above position, this Authority is not in a position to accept the proposal of the VPT for retrospective approval of rates for SPM operations at this juncture. **The VPT is, however, advised to file a separate mutually agreed proposal seeking approval of rates for SPM for the past period after consultation with the HPCL which will be processed separately.**

As regard the point made by the HPCL that the VPT has communicated to HPCL that at the joint hearing it was in principle agreed on the issue of regularizing the rates by notifying the rates in revised tariff proposal with retrospective effect, it is to state that as per the records available, VPT had, at the joint hearing, submitted that it will file a proposal for regularising the rates for SPM operations. There is, however, nothing on record to show that such commitment was given as stated by VPT to HPCL.

- (xiv) (a) This Authority vide its Order No. TAMP/16/2012-VPT dated 28 September 2012 had approved an amendment Order prescribing hire charge along with conditionalities relating to Charges for use of Harbour Mobile Cranes (HMC) installed by the private operators. The validity of the rates approved in the said Order was prescribed till 3 August 2013. The rates were approved on normative basis. In the proposed SOR, the port did not propose revision in the rate for HMC except for increase by 0.10 paise/tonne for each cargo group. The VPT was, therefore, requested to consider to revise the existing rates following the normative approach followed in the last Order.

The port has clarified that services of HMCs are provided by VPT to trade through contract entered with agencies. The contract will end by January 2017. Hence, the VPT has not proposed any amendment in rate of HMC except inserting a note on fuel escalation based on the contract entered by the VPT with the contracting agency.

As regard the proposal of VPT to maintain existing rate of HMC, VSPL has pointed out that rate of ₹55.17/Ton has been fixed by this Authority based on proposal of VPT for 100T HMC under 2008 Guidelines which is on revenue sharing basis. Whereas, the tariff proposed by VPT in its general revision proposal for hire of 100T HMC operated by service provider authorised by port is of ₹33.23/Tonne. The VSPL has stated that proposed rate for HMC at round ₹33.23 per tonne, is much lower than the tariff charged by the VSPL i.e. ₹64

per tonne. The VSPL has pointed out that VPT should increase the hire charges for HMC to avoid unhealthy competition and has suggested that tariff should be uniform for the same service as far as port user is concerned irrespective of whether the same service is rendered by crane taken on hire by VPT or by cranes under revenue sharing basis.

As regard the rate of ₹55.17/tonne for handling dry bulk cargo by 100T HMC referred by VSPL, it is to state that the said rate approved by this Authority vide Order No. TAMP/21/2015-VPT dated 15 May 2015 is a reference tariff fixed under a different set of guidelines i.e. Tariff Guidelines of 2013. The validity of reference tariff approved in the said is for 30 years period subject to WPI indexation and Performance Linked Tariff Increase is also available as applicable under Tariff Guidelines of 2013. As regards the tariff of ₹33.23/tonne approved by this Authority vide Order dated 28 September 2012 is under different set of Guidelines i.e. at that time the applicable Tariff Guidelines of 2005 which is now replaced with Tariff Policy, 2015 for Major Port Trusts. The rates under the Tariff Guidelines of 2005 are subject to review at regular intervals of three years which is not the case for reference tariff. The port has clarified that the Harbour Mobile Cranes have been contracted by the port on different period of time at different rates based on the tenders. Hence, drawing comparison to rates fixed under two different time period under different tariff setting arrangement is not found to be correct.

The port has stated that contract entered by the port in the year 2008 at the rate of ₹33.23 per tonne for 2 HMCs will come to an end by January 2017 and the issue raised by VSPL will get settled by January 2017. The VPT has justified that it is not proposing any amendment at present as it is governed by the contractual obligations entered into by the port which is valid till January 2017. In view of the above clarification furnished by the port, the rate for 100T HMC installed by the Private operators authorised by the port is retained at the level approved by this Authority in the last Order. It is seen that the port has, in the proposed SOR, proposed an increase of ₹0.10 per tonne for each cargo group. As stated earlier, the rate for HMC was fixed on normative basis, in September 2012 Order. The port, in the current exercise, has not furnished cost calculation on normative basis for the proposed rate increased by 10 paise per tonne. The port, has, in fact, stated that its proposal is to retain the existing rate. That being so, the rate for HMC is retained at the tariff level approved by this Authority in September 2012 Order.

Since the port has not proposed to revise the rate for HMC, the port is advised to file a proposal for review of rate for 100T HMC at least two months before the existing contracts entered by the port comes to an end. The VPT has proposed a few modifications in the existing notes relating to the hire of HMC installed by private service provider which are discussed in the subsequent paragraphs.

- (b) The VPT has proposed to insert a note that the rates prescribed are subject to fuel escalation on per tonne basis w.e.f. January 2014. The port has also proposed to insert a note that in the event of break down of Harbour Mobile Cranes of Port for more than 2 hours continuously proportionate remission of Berth Hire charges will be effected.

The VPT has clarified that the port has entered into contract with agencies to provide HMC which contain a provision for 2 hours for penalisation. The arrangement is back to back. Hence, reduction from 2 hours to one hour for remission of berth hire charges is not acceptable to VPT. The port has stated it will examine this while issuing next tender for HMCs suitably.

It is relevant to state rate for HMC approved by this Authority does not provide for any fuel escalation. Nor remission of berth hire is prescribed. Since the port has already stated that the existing Contract with service provider for HMC will end in January 2017 and considering that the VPT has to file a proposal two months prior to the date the contract end, status quo is maintained in the HMC rate and conditionalities. If VPT desires any modification in the existing conditionalities it may propose at the time of filing its proposal. While doing so, the views/suggestion of users obtained in the current exercise may be taken into consideration.

- (xv) The VSPL has stated that the proposed reduction in wharfage on cargo items for gypsum, manganese ore, iron ore which are handled by VSPL will lead to unhealthy competition and has requested this Authority to consider that at the proposed tariff, BOT operator is not impacted by such unhealthy competition. The VSPL has argued that under Tariff Policy 2015, market based rate should be proposed. Further, the IPPTA has also vide its letter dated 23 March 2016 stated that the VPT,

instead of adopting the wharfage rates of VSPL for Gypsum, Manganese Ore, etc., which are the market determined rate, has proposed lower rates than the existing rates fixed by this Authority for VSPL in the year 2009. The IPPTA has argued that this will create unhealthy competition between VPT and its terminal operator which is contrary to the Tariff Policy, 2015. In view of the above point made by VSPL and IPPTA, the port was specifically requested to establish supported with calculation that at the wharfage rate proposed by the port for the 8 cargo items, listed by IPPTA in its letter dated 23 March 2016, the port will be in a position to meet the cost of handling of each of the above cargo items plus 8% return on capital employed sought by the port without flow of cross subsidisation from other tariff items.

The VPT has clarified that it has proposed 50% increase in wharfage rate for all cargoes uniformly in the proposed SOR including the wharfage for 8 cargo items mentioned by the VSPL and IPPTA. The port has given a comparative position of the wharfage rate at VSPL and the wharfage rate proposed by it which is given below for ease of reference. The comparative position furnished by the VPT is updated with the existing wharfage rate for the 8 cargo items referred by the VSPL.

₹/tonne for (foreign cargo)

Cargo	Existing wharfage rate prescribed at VPT	% increase proposed by the VPT in its revised proposal dated 19.5.2016	Wharfage rate proposed by VPT in its original proposal dated 30.12.2015 and revised proposal dated 19.05.2016	Existing Wharfage Rate prescribed in SOR of VSPL
Coking Coal	26.00	50%	39.00	37.00
Gypsum	24.00	50%	36.00	44.85
Manganese Ore	09.90	50%	14.85	21.30
Iron Ore – conventional handling	13.50	50%	20.25	24.70
Iron Ore Pelletsconventional handling	15.50	50%	23.25	25.80
Fertilizers	27.50	50%	41.25	32.50
Limestone	24.00	50%	36.00	33.65
Bauxite	23.00	50%	34.50	40.00

From the above, it can be seen that the contention of the VSPL that the VPT has reduced the wharfage rate for a few cargo items like gypsum, manganese ore, iron ore which are handled by VSPL is incorrect. As can be seen from the above, the VPT has proposed uniform increase of 50% across the board on the wharfage of all cargo items. The port has clarified that the wharfage rate proposed by the VPT is for uniform increase of 50% for all the cargo items including the cargoes handled by the VSPL. Hence, the VPT does not envisage to modify the rates for the 8 cargoes mentioned by VSPL. The tariff of VSPL is determined based on the cost and investments of the VSPL and the tariff of the VPT is based on its cost and investments of the port. Further, under the Tariff Policy, 2015, the Major Port Trust have the flexibility to draw SOR within ceiling indexed ARR. Since the proposal of the port is for uniform increase of 50% for all the cargo items, and is in line with the Tariff Policy, 2015, the wharfages are approved as proposed by VPT.

As stated earlier, the VPT has maintained status quo in respect of wharfage rate for crude handled at SPM. It is seen that apart from this cargo, the VPT has proposed to maintain status quo in the existing wharfage rates for iron ore and iron ore pellets handled mechanically. The proposal of VPT is accepted as there is no objection from the users in this regard.

- (xvi) The VPT had proposed a new tariff item viz. ₹0.38 paisa to be collected on all Dry bulk and break bulk cargo per ton in addition to the rates mentioned in the wharfrage schedule at 4.1 of Section 4 for the period of 10 years towards radiological equipment installed at VPT. Visakhapatnam Stevedores' Association (VSA) during the processing of the case suggested that charges for Radiological Equipment charge may be reviewed and merged with some tariff items. In view of the objection raised by trade and operational hurdles and congestion etc., pointed out by the trade, the VPT has withdrawn the separate rate earlier proposed by VPT towards radiological equipment.
- (xvii) (a) The existing SOR prescribes levy of 234% on time rate wages for all cargo availing services of cargo handling workers from cargo handling division including Thermal coal availing services of cargo handling worker for wagon unloading. Apart from that special levy of 31% on Time Rate Wage is also prescribed. In the revised proposed SOR, the port has proposed to reduce the levy from 234% on time rate wages to 150% on time rate wages. When sought clarification from the port for deletion of special levy, the port has clarified that the existing levy $234\% + 31\% = 265\%$ on time rate wages is proposed to be reduced to 150% on time rate wages. The port has further clarified that its proposal is with due diligence after considering the various parameters and the need for port to improve its financial stability. The port has stated that it considers dynamic price adjustment to face competition by exercising powers under Section 53 of the MPT Act, 1963 and hence the CHD levy has been reduced from 265% to 150%. The port has confirmed that revenue impact of the proposed rates has been captured in Revenue estimations. Based on the clarification furnished by the port, the rates for CHD are approved as proposed by VPT.
- (b) TANGEDCO has stated that the VPT is presently collecting CHD levy at 234% on time rate wage and 234% on piece rate wages + 31% special levy. This works out to 499%. TANGEDCO has requested this Authority to direct VPT not to collect any other levy other than the rate approved by this Authority. It is relevant to state here that TANGEDCO had brought out the same matter earlier vide its letters dated 7 August 2015 and 16 September 2015 which were forwarded to VPT vide our letters dated 18 August 2015 and 24 September 2015 for necessary appropriate action. Now, in the current general proposal TANGEDCO has reiterated the matter.

The port in the current proposal has requested this Authority to regularise the levy of 499% levied by the VPT. The VPT has stated that this is in the light of the discussions held in the joint hearing and the parties have agreed to regularise past levy of 499% and to levy 150% in future. As regard the above point of VPT, it is relevant to state that as per the notes of arguments recorded at the joint hearing, when TANGEDCO at the joint hearing submitted that VPT is collecting CHD levy at 234% on time rate wage and 234% on piece rate wages + 31% special levy, 499%, the port agreed to examine and reply on the matter. There is nothing on record to show that parties agreeing to regularise the rate levied by the VPT.

It is relevant to state here that as per the existing Scale of Rates of VPT, the levy approved by this Authority is 234% on Time Rate Wages. There is no ambiguity in the SOR in this regard. The levy collected by VPT at 234% on Piece rate wages in addition to time rate wages is not in line with the tariff approved by this Authority in the existing Scale or Rates. It is not clear under what tariff arrangement the VPT has collected the additional 234% levy on piece rate wages. Since, the levy of 234% on time rate wages approved by this Authority is based on the cost position obtained for CHD in the Order No. TAMP/26/2010-VPT dated 18 January 2011, the request of the VPT to regularise the levy collected by it at 234% on piece rate wages is not in line with the levy approved in the said Order and may involve tinkering with the CHD levy of 234% on time rate wages approved in said Order. In view of the above position, this Authority is not in a position to ratify the action of the VPT and regularise the levy collected by the VPT which is not in line with the CHD levy approved and prescribed in the existing SOR of VPT. The VPT and TANGEDCO may, if necessary, come up with a mutually agreed proposal to resolve the past matter disputed by TANGEDCO.

- (c) The VPT has proposed three notes under CHD levy. The first note is that 100% of wages will be charged but not the levy. It is understood from VPT that even at present the wages are collected in full. This note is clarificatory in nature in view of the two other notes proposed by the port. The second note states that where requisition for CHD labour is less than a shift, levy will be charged for actual number of hours based on the berthing of the vessels. The third note is if a vessel is completed prior to closing of a shift, the levy is proposed to be

limited, to actual number of hours till completion. The proposed notes appear to be beneficial to trade as the proposal of VPT is to levy CHD levy for actual numbers of hours. The notes proposed by the port are approved.

- (d) It is relevant to state here that as per Clause 8.4. of the Tariff Policy 2015, Major Ports shall charge only for services provided for them. No notional booking of labour and other similar notional charges is permitted. The VPT to, therefore, comply with the said provision of the Tariff Policy, 2015 issued by the Government of India.
- (xviii) There were minor rounding off errors observed in the proposed SOR mainly with reference to vessel related charges for coastal vessel which have been corrected. This will not have any significant impact on revenue estimates. The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2014-15 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. The total revenue estimates furnished by VPT vide its letter dated 1 June 2016 at ₹76,806.52 lakhs based on traffic of 2014-15 is duly certified by the practicing Chartered Accountant. Subsequent to that, the VPT has furnished revised proposed SOR wherein the rate for coastal vessel is proposed to be modified in line with the recent direction dated 11 May 2016 of the MOS and the Order notified on 19 May 2016 by this Authority. Consequent to that, the VPT has, on 4 June 2016, furnished revised revenue estimates at ₹74,582.80 lakhs capturing the impact of the modified coastal rate. The only modification done by VPT is capturing the impact of revised rates proposed for coastal vessel. The final revised revenue estimated by the VPT at the proposed tariff at ₹74,582.80 lakhs is well within the ceiling indexed ARR of ₹86,551.22 lakhs. The revenue estimated by the VPT at the proposed SOR is retained except for excluding revenue from license fee for open space estimated by VPT at ₹1734.40 lakhs. This exclusion is done only because, license fee for open space as stated earlier was approved under Land Policy Guidelines 2014. Since estate expenses are excluded revenue from this item is excluded. This will not have any impact on VPT as port will earn revenue from license fee which will be captured under estate revenue.
- (xix) The computation of ARR as furnished by the VPT is attached as **Annex - I** and slightly modified ARR for reasons explained in the previous paragraphs is attached as **Annex - II**. Subject to above analysis, the revenue estimated by VPT is modified with reference to revenue estimated towards license fee for open space. The modified revenue estimates works out to ₹72,848.40 lakhs as against ₹74,582.80 lakhs estimated by the VPT.
- (xx) As per clause 4.1. of the Tariff Policy, 2015, (i) the additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff Orders which remains unadjusted has to be transferred by Major Port Trusts to any fund as desired by the Port Trust, and, further (ii) additional surplus, if any, accruing to the Major Port Trusts during the period of application of existing Scale of Rates till the effective date of implementation of the new Scale of Rates fixed under this policy should be assessed and transferred to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and/or modernization of the port infrastructure facilities.
- It is seen that there is no past period unadjusted surplus in the case of VPT as regard (i) As regard (ii) above, for the years, 2010-11, 2011-12 and 2012-13 the port has not assessed the actual net surplus/deficit after admissible cost and 16% return, despite reminder. The Port has levied the existing rates based on extension of validity of its SOR granted by this Authority at the request of VPT. For this period as well past surplus/deficit needs to be assessed as per Tariff Policy, 2015. The port has stated that the past surplus is being worked out and it will be furnished shortly.
- The port is advised to assess the net surplus/deficit after admissible cost and 16% return for the period 2011-12 to 2012-13 and 2014-15 as well and transfer surplus if any, as per clause 4.1. of the Tariff Policy 2015 and also report the position to this Authority within two months from the date of Order comes into effect.
- After finalising the accounts for the financial year 2015-16 and for the period till the Order passed in the current exercise comes into effect, the VPT should assess the actual surplus/deficit and in case of surplus comply with provision prescribed in Clause 4.1. of the Tariff Policy 2015 and also report the position to this Authority within two months from the date the Order comes into effect.
- (xxi) The port has, in the revised proposed SOR, proposed a note No. (viii) under general terms and conditions to state that River Sea vessels and Inland Vessels will be considered as Coastal vessels subject to production of relevant certificates. The port has not explained the reasons for introduction of the proposed note. Coastal vessel" is already defined as any vessel exclusively employed in trading

between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/Competent Authority. The definition is in line with the definition of coastal vessel prescribed in the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued by the Ministry of Shipping (MOS) vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority which has been also notified by this Authority vide Order No. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014. The said definition is uniformly prescribed in the SOR of all the Major Port Trusts and is in line with the definition issued by the MOS.

River sea vessel and inland vessel having coastal licence issued by the Director General of Shipping/Competent Authority may automatically become eligible for being covered under the definition of coastal vessel. Hence, a separate note proposed by the VPT is not found necessary to be prescribed.

The request made by the NAVSHIP Marine Services Pvt. Ltd (NMSPL) that Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India is not in line with the definition of "coastal vessel" uniformly prescribed in the SOR of all the Major Port Trusts and definition issued by the MOS and hence cannot be accepted.

- (xxii) (a) It is relevant to state here that this Authority in view of the clarification sought by the V.O. Chidambaranar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo/container has passed an Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the recommendations of Directorate General (DG) Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts. The VPT has incorporated the provisions prescribed in the Order dated 26 November 2015. However, subsequent to the said Order, the DG Shipping vide its letter No. SD-9CHART(309)/2016 dated 20 May 2016 has issued further clarification on the provision approved in the 26 November 2015 Order. This Authority has accordingly passed a clarificatory Order slightly amending the provision prescribed in para 9A(ii) and 10(ii) of the Order dated 26 November 2015. The provisions proposed by the VPT is updated with the amended provisions approved by this Authority in the recent Order.
- (b) This Authority has vide Order No. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 notified the Guidelines issued by the MOS on priority berthing of coastal vessel for common adoption by all Major Port Trusts and has advised the port to suitably amend their existing SOR. Since the proposed SOR did not incorporate the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port., the VPT was requested to incorporate the same. The port has not incorporated the same despite request. The guidelines issued by the MOS and notified by this Authority in the said Order are incorporated in the revised SOR.
- (c) It is relevant to state that in pursuance of Ministry of Shipping (MOS) communication vide letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016 this Authority has passed a common adoption Order No. TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating. The VPT has not proposed lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours. The VPT was, therefore, requested to incorporate the same in the proposed SOR. The VPT has clarified that Port is working 24x7 and there are no regular and non-regular hours and hence separate lower charges rates for cargo & vessels related services for the services rendered after regular hours are not proposed by the port. Though the VPT has not proposed separate lower rate/special discount for services rendered after regular hours, it is prudent to prescribe a general conditionality in this regard as approved in the Order dated 9 February 2016, so that the option is available to VPT and complies with Government instruction.
- (d) The VPT has, in the revised proposed SOR, inserted a note that Vessels which call at Ports, for which IGMs and/or EGMs are filed for the purposes of Customs Act, 1962, cannot be treated as 'cargo', and they are conveyance only, and, the Ports should not charge wharfage on such vessels. This prescription is based on our letter No. TAMP/53/2002-Misc dated 25 March 2015 to all the Major Port Trusts including VPT in pursuance of the MOS letter No. PD-25021/7/2015-PD.1 dated 16 April 2015 of MOS directing to all Major Port Trusts to follow regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export General Manifest (EGM). The proposed note is, therefore, accepted. The only modification done is it is shifted as a last note in the Wharfage Section

instead of general notes at 1.2. Further, some sentences drawing reference to the letters of MOS and Chennai Port Trust are not found relevant and hence deleted.

- (xxiii) In the note (iv) in the Section 2.1. – Port Dues, the port has proposed to add a sentence to state that reduced gross tonnage applicable for oil tankers with segregated ballast for levy of port dues shall not apply to tankers handled at SPM, on the grounds that a separate agreement was executed between the VPT and the HPCL. The port has clarified that since a separate MOU exists between VPT and HPCL, reduced gross tonnage applicable for oil tankers with segregated ballast for levy of port dues shall not apply to tankers handled at SPM.

In this regard, it is relevant to state that the existing note prescribed in the SOR of VPT stating that for oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the 'Remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage is based on the Order No. TAMP/15/2000-PPT dated 15 March 2000 passed by this Authority for common adopted by all the Major Port Trusts based on circular issued by the DG, Shipping. It is relevant to state that SPM operations are also being done at Kandla Port Trust (KPT) and Cochin Port Trust (COPT). In these cases no such modification was given. Since the existing prescription is based on the circular issued by the DG of Shipping and is being uniformly adopted across all the Major Port Trusts, there is no extraordinary circumstances brought out by VPT, warranting deviation from the same only in respect of tankers handled by HPCL at SPM. That being so, status quo is maintained in the existing note.

- (xxiv) (a) In the original draft proposed SOR, the VPT proposed to insert Sr. No. 4 under section 2.2.2. proposing to extend 50% Concession in Pilotage fees to the vessels shifting to Roads after carrying out up topping /lighting operation. Subsequently, in the revised proposal, the port has proposed to delete the item no 4 under section 2.2.2. stating that no concession in Pilotage fee is proposed to be allowed for vessels shifting to Roads after carrying out up topping/lighting operation. The revised note proposed by the VPT is approved.
- (b) The existing note 5 under 2.2.4. general notes states that 50% exemption in the applicable charges shall be extended for first shifting whenever the vessel shifts after lightening or for up topping. The port has now proposed to extend this concession to vessel shifted to roads after lightening or for up topping by 50% Concession will be allowed in case of vessels shifting to Roads after carrying out up topping/lighting operation. The Vizag Steamship Agents Association (VSAA) sought clarification whether 50% exemption will be applicable for both the shifting i.e. from berth to roads and vice-versa or on Pilotage. The port has subsequently slightly modified the proposed note to say that it will be applicable for first shifting. The modified proposed note is approved.
- (c) The VSAA has pointed out that at present, extra officer/additional master are being deployed whenever a Panamax vessel is shifted to inner harbor and billed separately. Since pilotage fees includes deployment of services of port pilots separate levy for deployment of extra officer/additional Master may be dispensed with. It is relevant to state that the existing SOR approved by this Authority does not prescribe any separate charges for deployment of extra officer/additional master for shifting of Panamax vessel to inner harbour. Hence, the basis of charges, if any, levied by the port is not known. The port at the joint hearing has, however, accepted that it is the responsibility of the port to bring the vessel by rendering piloting service. The port stated that the charges for deploying extra officers stands dispensed with. Thus, the issue raised by the VSAA is settled by the port.
- (d) The VPT has proposed a note No. 7 under schedule 2.2.4 which states that when a movement of vessel is aborted or had to be changed due to reasons like Tug failure, insufficiency of length, lack of proper fenders etc., for which the vessel is not at fault, no charge shall be levied for the unsuccessful operations involved till she occupies allotted berth/mooring. The proposed note flows from the principle that users shall not be charged for delays attributable to the port and will benefit the trade. The proposed note is approved.
- (xxv) Under Schedule 2.3.3.– relating to Penalty for under performance, the port had originally proposed two notes. One note proposed to levy 2 times penalty if over stayal of the vessel exceeded the prescribed norms of productivity. The other note proposed 5 time penalty if over stayal of the vessel exceeds 4 hours beyond the prescribed norms.

The VSAA has stated that the proposed provision is very harsh and requested VPT to reconsider it. The port has examined this point and has proposed to delete the first note and reduced the penalty proposed in the second note from 5 times to 2 times. The VPT has clarified that penalty is prescribed

to improve productivity. The note proposed in the revised draft SOR for levy of 2 times penalty if vessel over stays 4 hours beyond the prescribed norms is approved as proposed by the port.

- (xxvi) (a) The existing provision of exempting levy of road stead charges up to first 24 hrs is proposed to be increased to first 48 hrs. The port has confirmed that the financial impact of the same is captured in the revenue estimates in Form 3. The modification proposed by the VPT in this regard is approved.
- (b) The port has proposed two new notes under Section 2.3.5. – Road Stead Charges. The first note states that the road stead charges are applicable only when the vessel is waiting for want of berth/berths. In case vessel is waiting for reason other than for want of berth/berths, the charges will be 3 times the applicable charges. None of the stake holders have raised any pointed objection. The proposed note is accepted.
- (xxvii) In the revised draft SOR, the port has proposed a note No. 7 under Section 3.1. stating that mother tanker and daughter tanker carrying out transshipment operations at berths will be exempted from road stead charges. The port has stated that the proposed insertion is an extension of an existing note No. 2 under Section 2.3.5 of the existing SOR which exempts road stead charges on mother/daughter tanker meant for transshipment of POL at anchorage. The port has also confirmed that the financial impact of the proposed modification is captured in the revenue estimates. Based on the clarification furnished by the port, the proposed note is accepted. Only thing, the proposed note is shifted from Section 3.1. to Section 2.3.5. which pertains to road stead charges and inserted there as note 4. Consequently, the note nos. 4 and 5 proposed under Schedule 2.3.5. are renumbered as 5 and 6.
- (xxviii) (a) Under the Wharfage Schedule, the Wharfage in respect of other Chemicals, Machinery, Electrical goods, and marine products is continued to be proposed on advalorem basis. Clause 2.10 of the Working Guidelines requires the Port Trust to do away with advalorem wharfage rate in the existing SOR and determine specific wharfage rate taking into consideration special case to be taken for handling such cargo or a market determined tariff. The VPT was, therefore, requested to prescribe wharfage on per unit basis for these cargo items. In this connection, the VPT has stated that it is in the process of formulating a proposal for 'per unit rate' and it will file a separate proposal shortly. Till such time, the VPT has requested to approve the proposed levy on advalorem basis.
- In the absence of any proposal from the port to prescribe wharfage on per unit basis at present, the advalorem rates proposed by VPT is allowed to be continued. The VPT is advised to formulate and file a well analysed proposal to prescribe the Wharfage in respect of Chemicals, Machinery, Electrical goods, and marine products on per unit basis, within a period of three months from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.
- (b) Based on a communication from the Ministry of Shipping (MOS), the all Major Port Trusts vide letter No. TAMP/35/2013-Misc. dated 7 August 2014 including VPT were requested to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates. The port has proposed wharfage rate for defence stores equipment at ₹127.95/tonne for foreign cargo and ₹76.77/tonne for coastal cargo adopting the rate prescribed for defence stores equipment in the SOR of the New Mangalore Port Trust (NMPT). The proposed rates is, therefore, approved as it falls under one of the options prescribed in clause 5.7.1 of the Working Guidelines for new cargo/service. It is seen that though the port has proposed specific rate for defence stores equipment, it has, however, not defined Defence Stores so as to avoid ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates. The Mumbai Port Trust has recently proposed in its general revision proposal to the effect that "Defence stores" would include 'Bombs, grenades, torpedoes, mines, missiles, and similar munitions of war and parts thereof: cartridges and other ammunition and projectiles and parts thereof, including shot and cartridges wads' coming under Arms, Ammunition, parts and accessories thereof but the reference to "parts thereof" does not include radio or radar apparatus as per note No. 2 of Chapter No. 93 of Customs Tariff of India. The said note is being approved by this Authority in the SOR of the MBPT. Hence, proposed said note is also incorporated in the SOR of the VPT so as to avoid ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates.
- (xxix) As per Clause 3.1. of the Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port shall prescribe Performance

Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port. The VPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes/day including container handling and for vessel side services, port has proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels, percentage of idle time at berth. The Tariff Policy 2015, does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. The performance standard as proposed by the VPT is prescribed along with SOR.

- (xxx) As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015, SOR will be indexed annually to the inflation to the extent of 100% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy 2015 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy 2015, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2015-16 is already considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 April 2017 subject to achievement of Performance Standards in the year 2016-17. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the VPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2015, stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In Order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR VPT to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.
- (xxxi) The validity of the existing SOR of the VPT was last extended till 30 June 2016 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier. By the time the Order approved comes into effect, it will be around July 2016. That being so, the validity of the existing Scale of Rates is deemed to have been extended from the date of expiry till the revised SOR comes into effect.
- (xxxii) As per Clause 3.8. of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, and since the Tariff Policy, 2015 requires computation of tariff based on ARR on the actuals reported in the Audited Accounts for three years, the validity of the revised SOR is prescribed till 31 March 2019.
- (xxxiii) (a) As per clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The VPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) As stated earlier, as per Clause 2.7. the Tariff Policy 2015, it is for the VPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.
- (c) The modification proposal by VPT in the conditionality governing the Scale of Rates are considered for approval based on justification/clarification furnished by VPT. For reasons stated, a few modification in conditionality proposed by VPT have not been approved. If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the VPT, port users/user association may approach this Authority for review giving adequate justification/reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette.

19.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the VPT which has been notified separately. **The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 21 June 2016 and shall be in force till 31 March 2019.** The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

19.2. The VPT has committed Performance Standard for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and idle time at berth Port.

19.3. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy, 2015. If VPT does not fulfil the Performance Standard, the VPT is not eligible for indexation during the next year.

19.4. As per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2015, Major Port Trust shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. The annual reports shall be submitted by the Ports within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

19.5. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from Major Port Trusts under clause 7.1. of the Tariff Policy, 2015 on its website. However, this Authority shall consider a request from VPT about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation upon such publication. TAMP's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Extty./143/16(205)]

Annex - I

FORM -1

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015

Rs. In lakhs					
Sl. No.	Description		Y-1 (Actuals) 2011-12	Y-2 (Actuals) 2012-13	Y-3 (Actuals) 2013-14
1	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	Note 1			
i	Operating Expenses (including depreciation)		32,093.04	34,707.33	41,605.30
ii	Management & General Overheads		11,543.25	14,234.70	16,149.37
iii	Finance and Miscellaneous expenses(FME)		84,036.02	36,306.00	34,014.74
	Total expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)		127,672.31	85,248.03	91,769.41
2	Less: Adjustments				
i	Estate related Expenses				
	(a) Operating Expenses(including depreciation)		2,896.72	3,021.02	3,480.31
	(b) Management & administrative Overheads		1,266.45	1,175.93	1,824.61
	(c) Allocated FME		2,329.19	1,584.14	1,571.54
	Subtotal 2(i)=(a)+(b)+(c)		6,492.36	5,781.09	6,876.47
(ii)	interest on loans		44.06	44.06	44.06
(iii)	4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/gratuity, arrears of exgratia payment etc(list our each of the items)	Note 2			
	(a)Wage arrears		-	-	2,819.09
	(b) pension arrears				
	(c)				
	Subtotal 2(iii)=(a)+(b)+(c)		-	-	2,819.09
(iv)	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	Note 3	46,231.23	14,171.20	12,000.00
(v)	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate	As per	1,358.36	2,754.45	2,580.78

	of the operating expenditure and depreciation	Form 2			
(vi)	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015				
	(a) Operating Income				
	(b) Depreciation				
	(c)Management & Administrative Overheads				
	(d) Allocated FME				
	Subtotal 2(vi)=(a)+(b)+(c)+(d)		-	-	-
	Total of 2 = 2(i) + 2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)		54,126.01	22,750.80	24,320.40
(3)	Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)		73,546.30	62,497.23	67,449.01
(4)	Average Expenses of Sl No. 3 = (Y1+Y2+Y3)/3			69,710.24	
(5)	Capital Employed				
	(i) Net Fixed Assets as on 31.3.2014 (as per Audited Annual Accounts)				90,250.51
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.3.2014(As per Audited Annual Accounts)				32,440.37
	(iii) Less, Net value of fixed assets, related to Estate activity as on 31.3.2014 as per Audited Annual Accounts				17,462.13
	(iv)Less: Net value of fixed assets, if any transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts				
	(v) Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015				
	(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5 of the Working Guidelines	As per Form 4 & Note 4			
	(a) Inventory				313.43
	(b) Sundry Debtors				1,960.51
	(c) Cash				3,807.97
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)				6,081.90
	(vii) Total capital Employed [(i) +(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]				111,310.66
(6)	Return on Capital Employed 8% on Sl. No. 5(vii)	see note below			8,904.85
(7)	Annual Revenue Requirement(ARR) as on 31 March 2014[(4)+(6)]				78,615.09
(8)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 i.e. @ 6% (7*1.06)				83,332.00
(9)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 i.e. @ 3.82% (8*1.0382)				86,515.28
(10)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement(ARR)				86,515.28
(11)	Revenue Estimation at the proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimate at Sl. No. 10 above	As per Form 3 & Note 5			75,591.02

Annex - II

Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy 2015 furnished by VPT and modified by TAMP

Rs. in lakhs

Sl. No.	Description	Y-1 (Actuals) 2011-12	Y-2 (Actuals) 2012-13	Y-3 (Actuals) 2013-14
1	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i)	Operating Expenses (including depreciation)	32,093.04	34,707.33	41,605.30
(ii)	Management & General Overheads	11,543.25	14,234.70	16,149.37

(iii)	Finance and Miscellaneous expenses(FME)	84,036.02	36,306.00	34,014.74
	Total expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	1,27,672.31	85,248.03	91,769.41
2	Less: Adjustments			
(i)	Estate related Expenses			
	(a) Operating Expenses(including depreciation)	2,896.72	3,021.02	3,480.31
	(b) Management & Administrative Overheads	1,266.45	1,175.93	1,824.61
	(c) Allocated FME	2,329.19	1,584.14	1,571.54
	Subtotal 2(i)=(a)+(b)+(c)	6,492.36	5,781.09	6,876.47
(ii)	Interest on loans	44.06	44.06	44.06
(iii)	4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity, arrears of exgratia payment etc(list our each of the items)			
	(a) Wage arrears	-	-	2,819.09
	(b) pension arrears			
	(c)			
	Subtotal 2(iii)=(a)+(b)+(c)	-	-	2,819.09
(iv)	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	46,231.23	14,171.20	12,000.00
(v)	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	1,358.36	2,754.45	2,580.78
(vi)	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any govoned under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015			
	(a) Operating Expenses			
	(b) Depreciation			
	(c) Management & Administrative Overheads			
	(d) Allocated FME			
	Subtotal 2(vi)=(a)+(b)+(c)+(d)	-	-	-
	Total of 2 = 2(i) + 2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	54,126.01	22,750.80	24,320.40
3	Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)	73,546.30	62,497.23	67,449.01
4	Average Expenses of Sl No. 3 = (Y1+Y2+Y3)/3		69,710.24	*
5	Capital Employed			
	(i) Net Fixed Assets as on 31.3.2014 (as per Audited Annual Accounts)			90,250.51
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.3.2014 (As per Audited Annual Accounts)			32,440.37
	(iii) Less: Net value of fixed assets, related to Estate activity as on 31.3.2014 as per Audited Annual Accounts			17,462.13
	(iv) Less: Net value of fixed assets, if any transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts			
	(v) Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10 of the Tarff Policy, 2015			
	(vi) Add: Woking Capital as per norms prescribed in clause 2.5 of the Working Guidelines			
	(a) Inventory			313.43
	(b) Sundry Debtors			1,960.51
	(c) Cash			4,216.20
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)			6,490.13
	(vii) Total capital Employed [(i) +(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			1,11,718.89

6	Return on Capital Employed 8% on Sl. No. 5(vii)	8,937.51
7	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+(6)]	78,647.75
8	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 i.e. @ 6% (7*1.06)	83,366.62
9	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 i.e. @ 3.82% (8*1.0382)	86,551.22
10	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	86,551.22
11	Revenue Estimated by the VPT at the proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No. 10 above	74,582.80
12	Revenue Estimation by the Authority at the proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No. 10 above	72,848.40

* [Rs.73,546.30 lakhs + Rs.62,497.23 lakhs +Rs.67,499.01 lakhs – Rs.2,819.09 lakhs] (i.e. wage arrears)/3] + Rs.2819.09 lakhs = Rs.69,710.24.